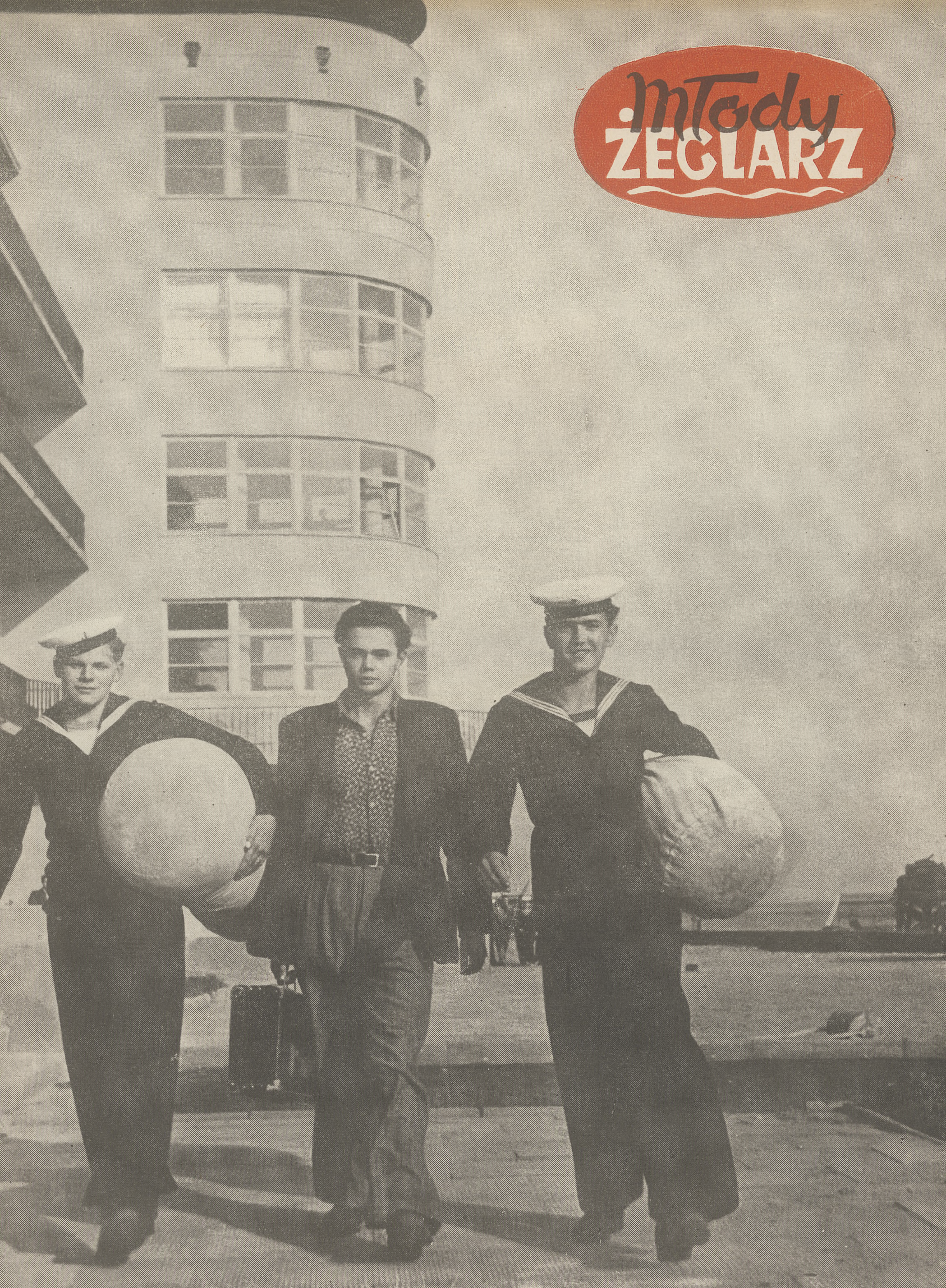
Młody Żeglarz



Nr 9 - WRZESIEŃ 1950 - CENA 30 ZŁ.



1

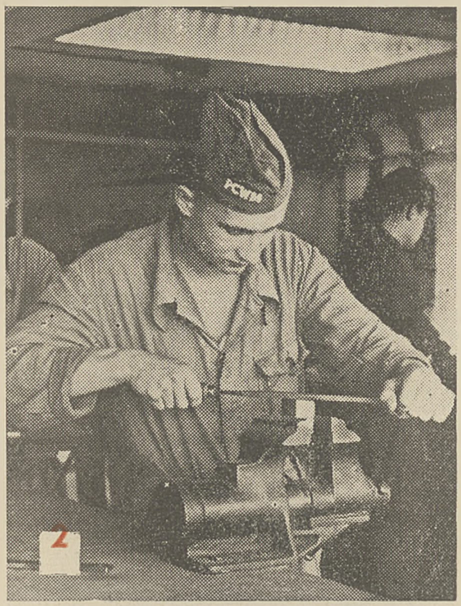

8

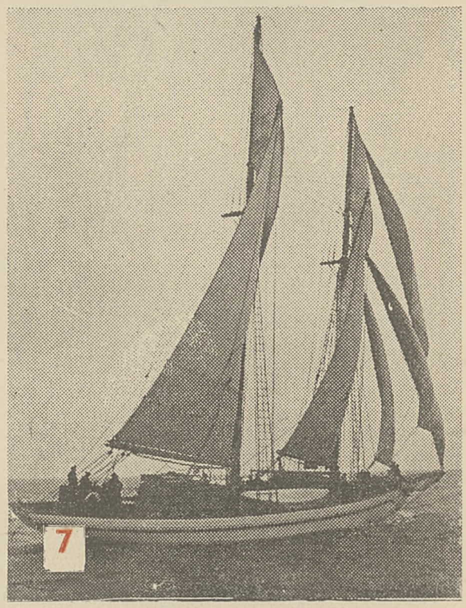
U PROGU
NOWEGO ROKU SZKOLNEGO

Wakacje skończone. Powrócili w progi szkół morskich uczniowie, przybyli nieśmiali lecz szczęśliwi nowoprzyjęci kandydaci. Rozpoczął się rok szkolny w całym PCWM: w Szkole Morskiej w Szczecinie, w Szkole Morskiej w Gdyni, w Szkole Jungów, w Szkole Rybaków Morskich oraz w nowopowstałym Technikum Usług Portowo-Morskich. Zapełniły się klasy chłopcami w granatowych mundurach (zdj. 1), pierwsze wykłady są wchłaniane z zapałem przez wypoczęte umysły. Jakże jednak jeszcze trudno usiedzieć tyle godzin na lekcjach, jak bardzo chce się wymknąć na dwór, pobiegać. Na szczęście rozkład dnia — to nie tylko wykłady. Przyjemnym urozmaiceniem, pozwalającym na domiar wyładować nadmiar energii — są zajęcia warsztatowe w szkolnej ślusarni (zdj. 2) czy też — stolarni (zdj. 3). Podczas gdy większość kolegów uczy się w warsztatach obchodzić z piłą, pilnikiem czy strugiem — małe grupki entuzjastów modelarstwa okrętowego mają możność oficjalnie oddawać się swojemu pasjonującemu zamiłowaniu (zdj. 4). Wiosłowanie jest oczywiście obowiązkowe dla wszystkich. Ci nowi nie umieją jednak tego czynić prawidłowo. A zatem nauka (zdj.5): nowoupieczeni „pccewuemiacy" pod kierunkiem starszego kolegi wiosłują na tempa. Szalupa narazie pozostaje na cumach, ale to tylko przez pierwsze dni. Podczas gdy kandydaci marzą o wypłynięciu szalupą choćby na basen — starsi ich koledzy mają poważniejsze pragnienia: oto przyszło im żegnać szkolny szkuner „Zew Morza", wyruszający w kolejną szkolną podróż po Bałtyku. I choć wszyscy, którzy pozostali — pływali już na „Zewie", szczerze zazdroszczą tym wyruszającym. — Ach, żeby tak jeszcze raz! — myśli każdy z nich i ze ściśniętym nieco sercem macha ręką na pożegnanie (zdj. 6). A „Zew" jest już poza basenem, stawia wszystkie żagle i odpływa (zdj. 7): Do zobaczenia za dwa tygodnie! Również i drugi szkolny żaglowiec PCWM — „Dar Pomorza" (zdj. 8) — nie zakończył jeszcze tegorocznego szkolnego pływania. Znajduje się on w powrotnej drodze z Odessy do Szczecina.

Wakacje skończone. W szkołach PCWM kilkuset młodych dzielnych chłopców rozpoczęło naukę. Łączy ich wspólna, wielka myśl i wspólne pragnienie: jak najszybciej i jak najlepiej ukończyć szkołę by móc wraz z innymi walczyć o pełną realizację Planu Sześcioletniego na morskim odcinku gospodarki Polski Ludowej; by pracując w umiłowanym morskim zawodzie wspólnie z innymi walczyć o pokój, o dobrobyt, o socjalizm. Całe PCWM bowiem — i uczniowie i wykładowcy i wychowawcy — głęboko odczuwają wielką słuszność słów Józefa Stalina, który powiedział — że „KADRY DECYDUJĄ O WSZYSTKIM!"

Zdjęcia: K. Komorowski (7), I. Link (1)

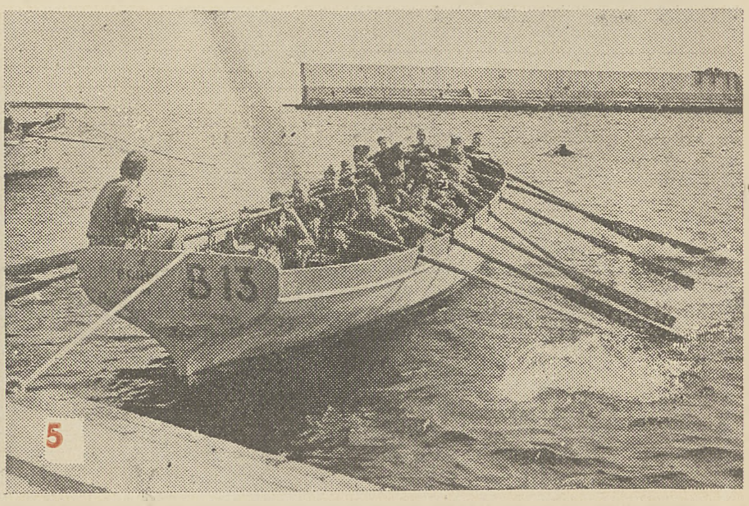

2


7


3


6


4



5

NA OKŁADCE: wakacje skończone — powracają w progi szkół morskich uczniowie, przybywają nieśmiali lecz szczęśliwi nowoprzyjęci kandydaci.

fot. K. Komorowski



Dwa WRZEŚNIE

Uwaga, uwaga, przeszedł, ko-ma trzy — płyną z głośnika radiowego słowa speakera radiostacji warszawskiej, informującego i ostrzegającego mieszkańców stolicy Polski o zbliżaniu się napastniczych samolotów ze znakiem czarnego krzyża i swastyki.

1 września 1939 r. — pierwszy dzień ciemności, które zaległy prawie cały świat na okres przeszło pięcioletni. Okres w którym rozbuchane hordy hitlerowskie, a potem „prusaków wschodu" — Japonii — niosły narodom ruinę, zniszczenie, śmierć i smutek.

Nasze społeczeństwo szczególnie dobrze pamięta ten dzień i następne, które, przyniosły Polsce przeszło pięcioletni okres okrutnej niewoli. Po wszystkim zostało dziś przykre wspomnienie, jakby po koszmarnym śnie. Śnie, po którym nastąpiło przebudzenie z jasnym i słonecznym porankiem.

O tym jasnym i słonecznym poranku zadecydowała przede wszystkim bitwa pod Stalingradem, w której został złamany kręgosłup najeźdźcy hitlerowskiego. Armia radziecka po długiej obronie bohaterskiego miasta, przeszła na rozkaz Stalina 19 listopada 1942 r. do natarcia, w wyniku którego została otoczona w rejonie Stalingradu 300 tysięczna armia hitlerowska. Armia ta została częściowo zniszczona, a częściowo dostała się do niewoli. Było to największe zwycięstwo w dziejach wielkich wojen. Było ono jednocześnie początkiem odpłaty, jaką przygotowywały narody dla agresora i podpalacza świata za dzień 1 września 1939 r. Ostatnią ratą odpłaty był dzień 8 maja 1945 r., kiedy to przedstawiciele dowództwa hitlerowskiego podpisali w Berlinie akt bezwarunkowej kapitulacji hitlerowskich sił zbrojnych.

Bitwa stalingradzka zadecydowała również o losach narodu polskiego. Dalsze powodzenie oręża radzieckiego i utworzonego w ZSRR Wojska Polskiego, przyniosły Polsce wolność i wyzwolenie narodowe spod ucisku obcej i rodzimej burżuazji. Życie klas pracujących w wyzwolonej Polsce, potoczyło się całkiem innym torem niż w Polsce sprzed 1 września 1939 r,

Polska w drugiej połowie tych jedenastu lat, które minęły od pamiętnego 1 września przeszła wielką drogę. Reforma rolna, nacjonalizacja przemysłu, plan trzyletni, a obecnie 6-letni, to olbrzymie kamienie milowe, znaczące szlak postępu narodu polskiego do lepszego jutra, jutra — któremu na imię socjalizm.

Zwycięstwa Armii Radzieckiej przyniosły wyzwolenie narodowe nie tylko Polakom, ale wszystkim tym narodom, do których doszedł żołnierz radziecki ścigając faszystów. Obecnie narody te, podobnie jak polski, wkroczyły na drogę prowadzącą do budowy pokoju — budowy socjalizmu. Całemu temu obozowi przewodzi kraj socjalizmu, kraj który swym rozmachem budownictwa, swą zwartością narodową gwarantuje powodzenie tego marszu ku lepszemu. Krajem tym jest Związek Radziecki.

Zwycięstwa Armii Radzieckiej przyrozgromienie Niemiec hitlerowskich i Japonii, nie dla wszystkich narodów oznaczało wolność i niepodległość. Faszyzm nie został całkowicie rozgromiony, kapitaliści nie zaniechali swych niecnych knowań, aby jak najwięcej narodów ujarzmić i podporządkować swym interesom. Wiele narodów cierpi jeszcze niewolę i ucisk kolonialny. Ale raz zapoczątkowany w świecie ruch wyzwoleńczy nie gaśnie, lecz ciągle rośnie, świadomość ludów dojrzewa, dając odczuć panom z brzuchatymi kasami, że ich panowanie musi się rychło skończyć. Coraz częściej słyszymy o strajkach, buntach, walkach partyzanckich czy wojnach wyzwoleńczych w krajach w których rządzi ucisk imperialistyczny. Korea, Vietnam, Indie, Filipiny to miejsca na świecie, gdzie ludy nie chcą dłużej znosić ucisku kapitalistów.

Świat coraz wyraźniej zaczyna się dzielić na dwa obozy; na tych którzy chcą żyć wolni i na tych, którzy chcą żyć z ucisku innych i panować nad światem oraz podżegać do wojny przeciw tym pragnącym wolności i pokoju.

Na czele tych ostatnich, którzy szukają nowej awantury, kroczą Stany Zjednoczone. Milionerzy tego kraju oczarowani spuścizną po Hitlerze uważają, że im przypada obecnie rola władców świata. Stany Zjednoczone prowadzą coraz to bardziej politykę agresji — politykę narzucania swej woli innym narodom. W Europie pomagają im w tym bankierzy Anglii, Francji i Włoch. Tam jednak gdzie ten ucisk kolonialny jest większy, tam narody zrzucają jarzmo imperializmu.

Doświadczenie na Korei wskazuje, że Stany Zjednoczone nie tylko nie pełnią roli władcy świata, ale nie udaje im się rola żandarma świata. Swą bohaterską walką w Korei, Vietnamie na Filipinach, swą postawą w czasie strajków we Francji czy Włoszech, swą wytrwałą i twórczą pracą w krajach demokracji ludowej, klasy pracujące dokumentują wolę utrzymania pokoju i wolności na świecie. Każdy dzień uczciwej pracy i nauki jest celnym ciosem skierowanym w podpalaczy świata.

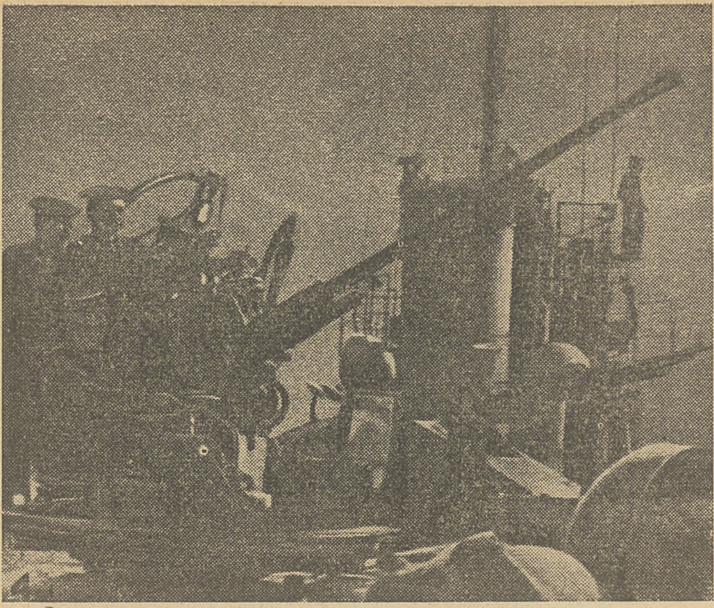
Pierwszy wrzesień 1939 r. nie powtórzy się nigdy. Ludzie pracy do tego nie dopuszczą. Świadczy o tym ostatnio odbyty w Warszawie w pierwszych dniach września br. — Krajowy Kongres Pokoju, świadczy o tym 280 milionów podpisów pod apelem sztokholmskim złożonych przez dorosłych i młodzież, białych, czarnych i żółtych. Wszystko to świadczy o tym co myślą narody o agresywnych planach Trumanów, Churchillów, Marshallów czy też Schumannów. Planom ich przeciwstawiają swe plany — plany odbudowy i rozbudowy gospodarczej, plany budowy nowych szkół, uniwersytetów, teatrów, fabryk i nowych miast, aby ludzie żyli lepiej, aby byli syci i uśmiechnięci.

W tej wielkiej walce o lepsze jutro, o socjalizm, o szczęście ludzi, przewodzi wielki Związek Radziecki. Państwo to potrafiło zlikwidować w 1945 r. niebezpieczeństwo ciążące nad światem od 1 września 1939 r. i wyzwolić narody uciskane od faszyzmu i kapitalistów, a teraz przewodzi narodom w walce o pokój i utrzymanie wolności. Istnienie i zwycięstwa militarne i gospodarcze ZSRR są jakby bodźcem dla wszystkich narodów świata w ich budowie socjalizmu w ich walce o wyzwolenie narodowe. Dzięki doświadczeniom i pomocy Związku Radzieckiego, który w parę lat po wojnie poprzez mądrą politykę partii bolszewickiej i wodza narodu J. Stalina potrafił całkowicie zaleczyć rany zadane przez wojnę, kraje demokracji szybko odbudowały się i weszły na drogę socjalizmu.

Postać J. Stalina, podobnie jak w latach wojny narodowej ZSRR 1941-45 prowadziła żołnierzy radzieckich do boju, tak prowadzi dziś masy całego świata do wyzwolenia, do utrwalenia pokoju na świecie, do zapewnienia wszystkim spokojnego i twórczego życia.



7 flota w opałach



Na pokładzie jednego z północno-koreańskich okrętów wojennych

Z górą trzy miesiące minęły od chwili napaści podjudzonych przez Wall-street wojsk li-syn-manowskich na Ludową Republikę Koreańską. Przez olbrzymią większość tego okresu byliśmy świadkami nieprzerwanego pasma sukcesów Armii Ludowej i obraz linii frontu, przebiegającego w połowie września wokół południowo-wschodniego skrawka Korei, z pewnością nie pokrywał się z nadziejami, jakie podejmując napaść rościł zdradziecki Li-Syn-Man jeszcze tak niedawno temu. Rozbite w puch wojska li-syn-manowskie nie potrafiły ani na chwilę utrzymać linii frontu, a i ściągnięte pośpiesznie dywizje amerykańskie musiały się stale wycofywać pod naporem prącej nieustannie naprzód, dobrze wyszkolonej i silnej ideologicznie Armii Ludowej — Wyzwolicielki. W rezultacie po niecałych trzech miesiącach wojny w rękach interwentów pozostał tylko jeden wielki port zaopatrzeniowy Fuzan, do którego też schronił się wielokrotnie zmieniający swą siedzibę „rząd" Li-Syn-Mana. Cała nadzieja tego „rządu" pozostała w Mac Arthurze, nadzieja zaś nieustannie „prostującego linię frontu" Mac Arthura — w morskiej drodze zaopatrzeniowej, której sprawne funkcjonowanie umożliwić miało przywiezienie do Korei takiej ilości najemnych wojsk interwencyjnych i takiej ilości sprzętu, aby wyprzeć z półwyspu jego prawowitych gospodarzy...

Trzeba tu zaznaczyć, że nadzieje Mac Arthura pokładane w drodze morskiej, którą płyną do Korei przybrani w szaty ONZ kapitalistyczni „krzyżowcy", winny być od pierwszej chwili napaści całkowicie uzasadnione. Przecież do jego dyspozycji stały wielkie siły morskie, że wymienimy tylko 7 Flotę Amerykańską (lotniskowiec „Valley Forge", ciężki krążownik „Rochester", lekki krążownik „Juneau", niszczyciele i jednostki pomocnicze), azjatycką eskadrę brytyjską (lotniskowiec „Triumph", lekkie krążowniki „Belfast" i „Jamaica", niszczyciele) oraz amerykański zespół „Task Force Yoke" (lotniskowiec „Philippine Sea", krążowniki ciężkie „Helena" i „Toledo" oraz jednostki mniejsze), nie wymieniając okrętów australijskich, kanadyjskich, nowozelandzkich, li-syn-manowskich i innych wasali Stanów Zjednoczonych. Przecież przeciwnik dysponuje tylko niewielką flotą wojenną, składającą się z samych małych jednostek; przecież lotnictwo północnokoreańskie na pewno jest słabsze liczebnie od lotnictwa amerykańskiego.

A jednak, na przekór temu co zdawać by się mogło najzupełniej przekonywujące, wypadki potoczyły się dużo inaczej. Na wodach koreańskich od samego początku tej wojny spotykają flotę interwencyjną przykre niespodzianki.

Rozpoczęły się one już w pierwszym dniu lądowania Amerykanów w Korei, tj. 5 lipca, kiedy cztery ścigacze torpedowe marynarki północnokoreańskiej pod dowództwem kapitana Kim-Hun-Oka zatopiły ciężki krążownik amerykański. Mimo gwałtownego ognia całego nieprzyjacielskiego zespołu, składającego się z dwu krążowników i jednego niszczyciela — ścigacze podeszły na odległość niespełna tysiąca metrów. Jeden ze ścigaczy zaatakował z flanki i ściągnął na siebie ogień nieprzyjaciela, umożliwiając innemu ścigaczowi wyrzucenie jednej, a potem drugiej torpedy w cel. Ogromny słup wody i dymu podniósł się przy burcie amerykańskiego krążownika, który przechylił się i zaczął tonąć. Mimo uszkodzenia jednego ze ścigaczy ogniem artylerii, cały dywizjon powrócił do bazy. W uznaniu zasług, Prezydium Najwyższego Zgromadzenia Ludowej Republiki Koreańskiej nadało Kim-Hun-Okowi i dowódcy zwycięskiego ścigacza Li-Wan-Hynowi tytuły Bohaterów Ludowej Republiki Koreańskiej.

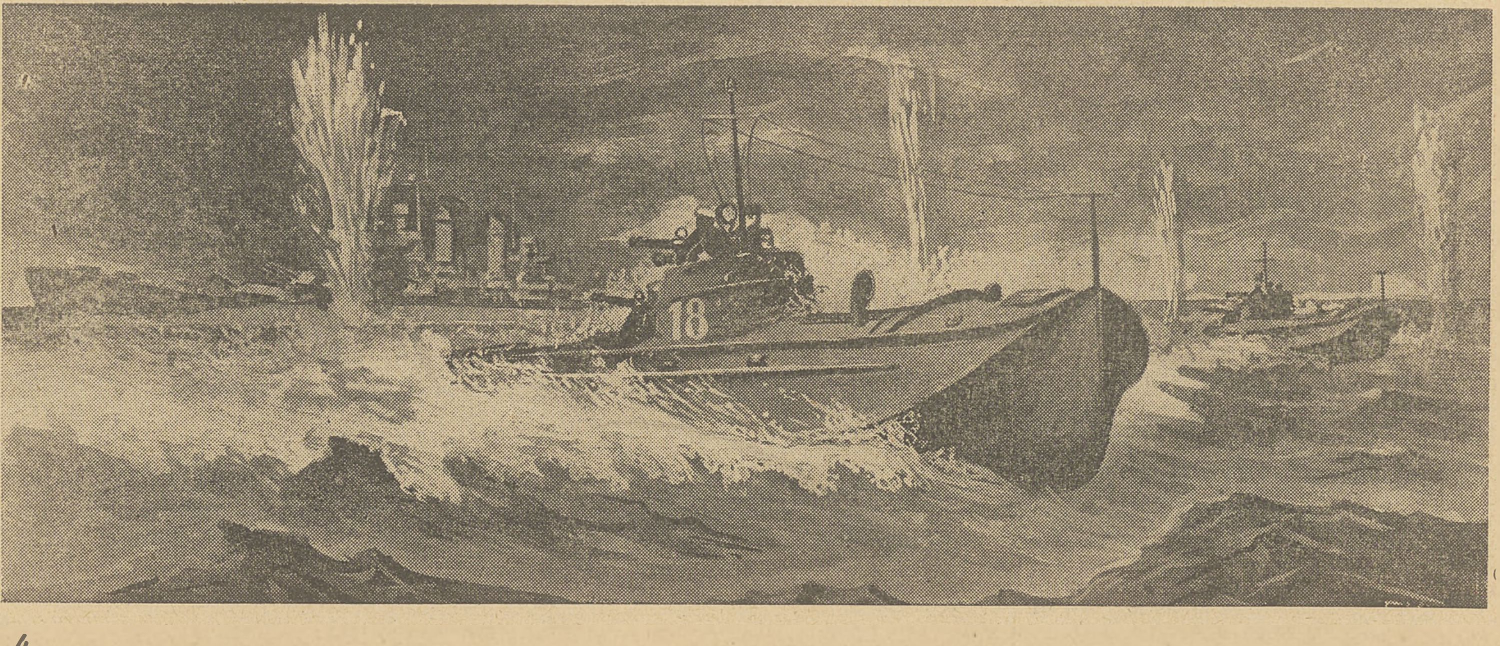
9 lipca na wysokości Samczok u wschodnich wybrzeży Korei odbył się dłuższy pojedynek artyleryjski pomiędzy artylerią nadbrzeżną Armii Ludowej a brytyjskim krążownikiem „Jamaica". Wielokrotnie trafiony krążownik wycofał się płonąc. Szereg członków załogi okrętu poniosło śmierć.

15 lipca jednostki nawodne Ludowej Republiki Koreańskiej uszkodziły poważnie 5000-tonowy okręt amerykański, zmuszając go do odwrotu.

18 lipca inny krążownik amerykański odniósł uszkodzenia w walce z bateriami nadbrzeżnymi i flotą północnokoreańską. W tym samym czasie korespondenci zagraniczni donieśli z Tokio o storpedowaniu lotniskowca „Valley Forge"; wiadomość ta nie została jednak przez Waszyngton ani potwierdzona ani też zdementowana.

Oczywiście nie należy uważać, że flota anglo-amerykańska poniosła same porażki. Skądże znowu. Oto wielokrotnie w ciągu lipca i sierpnia jednostki tej floty przeprowadziły bombardowanie miejscowości nadbrzeżnych, niszcząc doszczętnie wszelkie znajdujące się tam obiekty „wojskowe" w postaci spokojnych o-

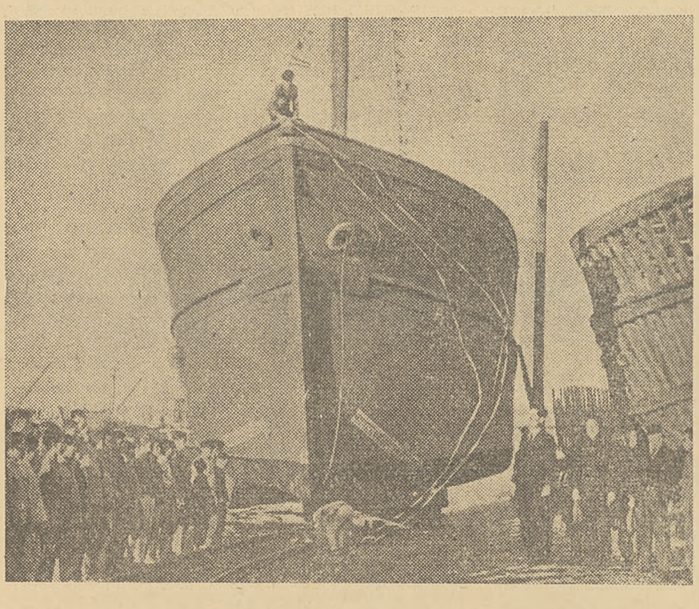
Ścigacze torpedowe marynarki północno-koreańskiej w boju z krążownikami wroga



siedli rybackich i domów mieszkalnych. Oto przeprowadziły udane desanty jak np. lądowanie w porcie Pohang, nota bene znajdującym się podówczas na terytorium nie zajętym jeszcze przez wojska ludowe. Oto samoloty 7 Floty strąciły w dniu 4 września nieuzbrojony dwumotorowy samolot radziecki, będący na patrolu w odległości 140 km od wybrzeży koreańskich.

W trzeciej dekadzie sierpnia nastąpiła znów seria sukcesów marynarzy, lotników i żołnierzy Armii Ludowej, zwalczających flotę inwazyjną.

20 sierpnia zatopiony został niszczyciel amerykański, ostrzeliwujący płonące po nalocie bombowców amerykańskich miasto Chongiju na północno-wschodnim wybrzeżu Korei. Baterie nadbrzeżne otworzyły do niego skuteczny ogień, trafiając 27 pociskami. Płonący okręt wycofał się na pełne morze i — jak donieśli miejscowi rybacy — po olbrzymiej eksplozji zatonął w odległości 15 mil od wybrzeża.



Wyzwolenie Korei przez Armię Radziecką wyzwoliło kraj od jarzma japońskich samurajów i stworzyło wielkie możliwości rozwoju gospodarczego, społecznego i kulturalnego. W dziedzinie gospodarki morskiej wspaniale rozwijało się rybołówstwo, którego główny ośrodek Wonsan stał się ostatnio obiektem okrutnych bombardowań amerykańskich. (Na zdjęciu: wodowanie statku rybackiego w Wonsan).

W dwa dni później inny niszczyciel zatopiony został przez samoloty Armii Ludowej na południowym zachodzie od Czemulpo. Tego samego dnia lotnicy Ludowej Republiki posłali również na dno duży trałowiec li-syn-manowski.

Wreszcie ukoronowaniem sukcesów w walce z najeźdźcami było zatopienie przez baterie nadbrzeżne dalszego krążownika amerykańskiego i niszczyciela, podczas gdy drugi niszczyciel uszkodzono.

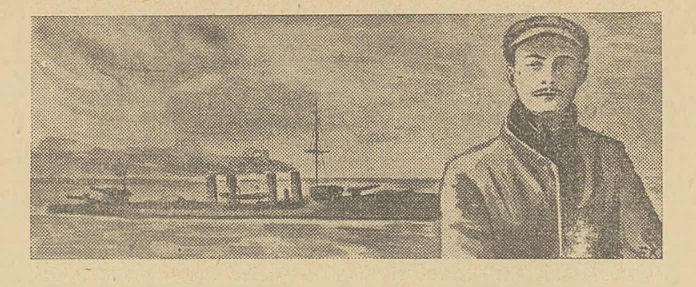
Znajdującej się w opałach flocie amerykańskiej poczęły spieszyć posiłki z różnych stron świata. Stacjonująca na Morzu Śródziemnym 6 Flota Amerykańska detaszowała krążownik przeciwlotniczy „Worcester" i 4 niszczyciele, a z baz ojczystych na pomoc „zagrożonym" przez północnokoreańskie ścigacze siłom morskim „ONZ" podążył „Missouri", największy pancernik floty Stanów Zjednoczonych.

Ciężkie klęski i stałe niepowodzenia amerykańskich agresorów zmusiły sztab Mac Arthura do szukania sukcesów za wszelką cenę. I takim właśnie — ociekającym potokami krwi własnych żołnierzy oraz nade wszystko ludności cywilnej przeciwnika — posunięciem strategicznym jest operacja inwazyjna w rejonie portu Inczon, na zachodnim wybrzeżu Korei. Już jednak faza przygotowawcza tej operacji przyniosła flocie amerykańskiej w dniu 14 września niesłychanie ciężkie straty: 3 niszczyciele i 4 barki desantowe zatopione, 3 dalsze niszczyciele uszkodzone! Sam desant poprzedzony został — jak podała „Literaturnaja Gazeta" — okrutnym bombardowaniem wyspy Wolimi, osłaniającej port Inczon. Dziesiątki okrętów wojennych otworzyło ogień na wysepkę, po czym fale bombowców poczęły zrzucać na nią swój śmiercionośny ładunek. Według oświadczenia jednego z korespondentów wyspa Wolimi płonęła jak pochodnia. I mimo to, dopiero w czwartym dniu udało się Amerykanom dokonać desantu. Jednakże opór broniących dostępu do Seulu wojsk ludowych był tak silny, że na pomoc 40-tysięcznej armii amerykańskiej, trzystu okrętom i silnej flocie powietrznej „ONZ-u" potrzebne były dalsze posiłki.

Mimo dziesięciokrotnej przewagi agresorów walka dzielnych bojowników o wolność Korei trwa dalej i trwać będzie dopóty, dopóki Korea nie zostanie całkowicie oswobodzona.

W walce tej u boku sił lądowych i lotniczych Armii Ludowej nadal brać będą skuteczny udział jednostki północno - koreańskiej floty wojennej i nieraz jeszcze ich brawurowe ataki uwieńczone zostaną sukcesami.

KAZIMIERZ CZERSKI



André Marty na tle torpedowca „Protet"

NAZWY OKRĘTÓW UCZĄ HISTORII

«MARTY»

Jednym z większych okrętów radzieckiej Floty Czarnomorskiej, bardzo zasłużonym w działaniach minionej wojny, jest krążownik minowy „Marty". Co oznacza ta nazwa? Czy ma ona — podobnie jak „Gangut" — upamiętnić wielkie zwycięstwo floty rosyjskiej i być trwałym świadectwem jej chwały? A może to słowo ma inne znaczenie, zrozumiałe dla każdego, kto włada językiem rosyjskim? Może po prostu oznacza ono nazwę jakiegoś zjawiska atmosferycznego, lub godnej uwiecznienia cechy charakteru ludzkiego? A może to nazwa wzięta z przyrody, ściślej rzecz biorąc z dziedziny fauny morskiej, której przedstawiciele reprezentowani są we wszystkich flotach świata? Innymi słowy może „Marty" oznacza w języku rosyjskim to, co w naszym — dajmy na to — „Grom", „Śmiały" czy „Kormoran"?

Otóż nie. Wprawdzie podobnie jak „Gangut", nazwa „Marty" nadana została dla upamiętnienia wielkich czynów marynarzy, jednakże ani o marynarzy rosyjskich tu chodzi, ani o czyny bojowe w dosłownym sensie, takie jak pod Gangutem. Nazwa „Marty" symbolizuje bojowe, rewolucyjne dążenia marynarzy francuskich, których punktem kulminacyjnym była odmowa marynarzy francuskiej eskadry czarnomorskiej (tak, czarnomorskiej!) brania udziału w wojnie przeciw młodej Republice Radzieckiej w roku 1919.

— Nie słyszeliśmy o takim wydarzeniu, które by nosiło nazwę Marty — odpowiecie.

— A słyszeliście o tej rewolcie? Słyszeliście o wydarzeniach zwanych często w demokratycznych publikacjach „dniami chwały na Morzu Czarnym"?

— Owszem. Słyszeliśmy. Czy oznacza to, że miały one miejsce w miejscowości Marty? Czy może pod Marty?

— Ani jedno, ani drugie. Marty, André Marty to nazwisko jednego z inicjatorów i przywódców rewolty czarnomorskiej marynarzy francuskich, który położył tak wielkie zasługi dla ruchu rewolucyjnego, że rząd radziecki uczcił je nadaniem jego nazwiska jednemu z okrętów radzieckiej Floty Czarnomorskiej.

Rewolta czarnomorska marynarzy francuskich była jednym z ogniw łańcucha buntów, — jakie — począwszy od buntu na „Potiomkinie" — wywoływali marynarze wszystkich krajów Europy, porwani przykładem marynarzy rosyjskich, w walce o demokrację, o władzę klasy robotniczej, o pokój. Szczególne nasilenie tego ruchu zaobserwować można podczas niesprawiedliwej, zaborczej wojny światowej, kiedy kolejno przeciw dalszemu prowadzeniu tej wojny podnoszą bunt marynarze rosyjscy, niemieccy, austro-węgierscy (czytaj: marynarze floty Austro-Węgier pochodzenia słowiańskiego, jak Chorwaci, Słoweńcy, Czesi i Polacy). Kontynuacja wojny w postaci interwencji państw kapitalistycznych Ententy przeciw Związkowi Radzieckiemu, wywołuje dalsze rewolty: bunt marynarzy francuskich, a potem greckich, odmawiających zwalczania kraju socjalistycznej rewolucji.

André Marty był jako inżynier-mechanik zaokrętowany na jednym z okrętów francuskich, skierowanych pod koniec roku 1918 na Morze Czarne w celu zwalczania władzy radzieckiej. Okrętem tym był torpedowiec „Protet". Marty'emu udało się przekonać większość załogi torpedowca, że należy wystąpić czynnie przeciw zwalczaniu wojsk radzieckich i że przykład, jaki da „Protet", porwie załogi innych okrętów. Wprawdzie przed wybuchem tego buntu Marty został aresztowany przez dowództwo okrętu, poinformowane o przygotowanym spisku przez donosicieli, jednakże fali rewolucyjnej to nie zatrzymało. Pod koniec kwietnia rozpoczynają się bunty marynarzy dużych okrętów: pancerników i krążowników, później mniejszych. Z kolei wywołuje to bunty załóg dalszych okrętów francuskich, zwalczających Republikę Radziecką na innych morzach. W rezultacie dowództwo zostaje zmuszone wycofać flotę francuską.

Marty'ego i wielu innych przywódców buntu skazano na więzienie, jednakże dopięli oni swego celu: Interwenci wycofali się ze Związku Radzieckiego.

André Marty jest od szeregu lat członkiem Biura Politycznego Francuskiej Partii Komunistycznej i jednym z najwybitniejszych — obok Thoreza i Duclos'a — jej przywódców.

jotpe

Radziecki krążownik minowy „Marty"



Okręt podwodny zatonął...



napisał JERZY PERTEK

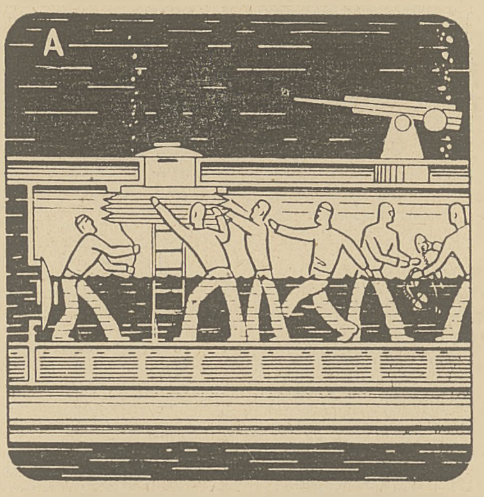
Jaki los spotyka załogę okrętu podwodnego, który z takich czy innych powodów poszedł na dno i nie może o własnych siłach wypłynąć na powierzchnię?

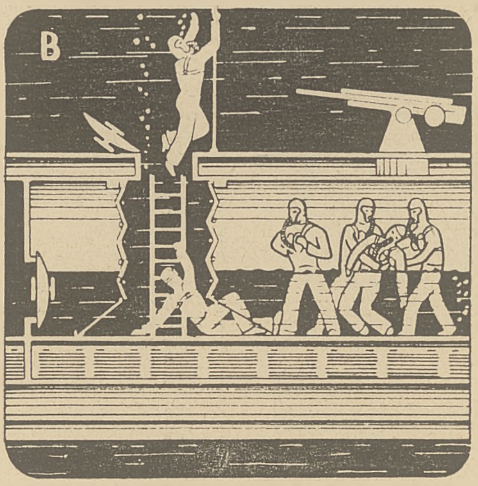
Wtargnięcie wody do kadłuba, następujące bądź to w wypadku jego uszkodzenia z zewnątrz, bądź też wskutek awarii jakiegoś urządzenia wewnątrz okrętu, obejmuje przeważnie jeden przedział, często jednak także i dwa sąsiadujące z nim przedziały. W większości wypadków okręt idzie wtedy na dno, skąd — o ile głębokość morza w tym miejscu pozwoli — może być po długich i często żmudnych pracach wydobyty na powierzchnię i po naprawie w stoczni — oddany z powrotem do użytku. Gorzej przedstawia się sprawa z jego załogą, której członkowie — pozostali przy życiu po wypadku — narażeni są na poważne niebezpieczeństwo utraty życia.

Ta część załogi, która znajdowała się w pomieszczeniu do którego wtargnęła woda i zalała go, traci życie przez zatopienie. Pozostali członkowie załogi, znajdujący się w niezatopionych przedziałach leżącego na dnie morza okrętu podwodnego, mają duże szanse uratowania się, jednak pod warunkiem natychmiastowego przystąpienia do organizowania akcji ratowniczej, i to bez oglądania się na pomoc z zewnątrz. Wszelka bowiem akcja z zewnątrz, zmierzająca do podniesienia zatopionego okrętu, wymaga dość znacznych przygotowań, a zatem pochłania zbyt dużo czasu. Nawet przy sprzyjających do przeprowadzenia tej akcji warunkach, jak: 1) szybkie powiadomienie o wypadku, 2) nieduża odległość miejsca wypadku od bazy, 3) nieznaczna głębokość, na której przebywa zatopiony okręt, 4) sprzyjające warunki atmosferyczne, 5) będące w dyspozycji do natychmiastowego użycia na miejscu wypadku odpowiednie środki i urządzenia ratownicze — podniesienie trwałoby zbyt długo, aby załoga mogła pozostać przy życiu w zamkniętym kadłubie. Oddychający ludzie czerpią bowiem z otaczającego ich powietrza tlen, a wydzielają dwutlenek węgla. Życie wewnątrz zamkniętych pomieszczeń zatopionego okrętu jest zatem możliwe tak długo, jak długo wystarcza zapas tlenu zawartego w powietrzu pomieszczeń, oraz zapas tlenu trzymanego na ten cel w specjalnych butlach tlenowych pod ciśnieniem. Ogólny zapas tlenu pozwala załodze na życie wewnątrz zatopionego okrętu na około dwie doby (maksymalnie 60 godzin). Wszelka akcja ratownicza winna być zatem przeprowadzona w tym czasie, tzn. w granicach wystarczalności tlenu, posiadanego na okręcie w chwili wypadku.

Skazana na własne siły i środki załoga przystąpić może do prób wydobycia się na powierzchnię, obierając jedną, z dwu głównych metod. Pierwsza z nich polega na ratowaniu się bezpośrednio z zatopionego przedziału okrętu, wykorzystując urządzenie zwane studzienką, druga — przy pomocy tzw. komory. ratowniczej.

Metodę pierwszą stosować można bądź to w wypadku, gdy woda sama wtargnie do wnętrza okrętu, bądź też, gdy się ją wpuści celowo do przedziału, z którego ma nastąpić wydobywanie się załogi na powierzchnię.

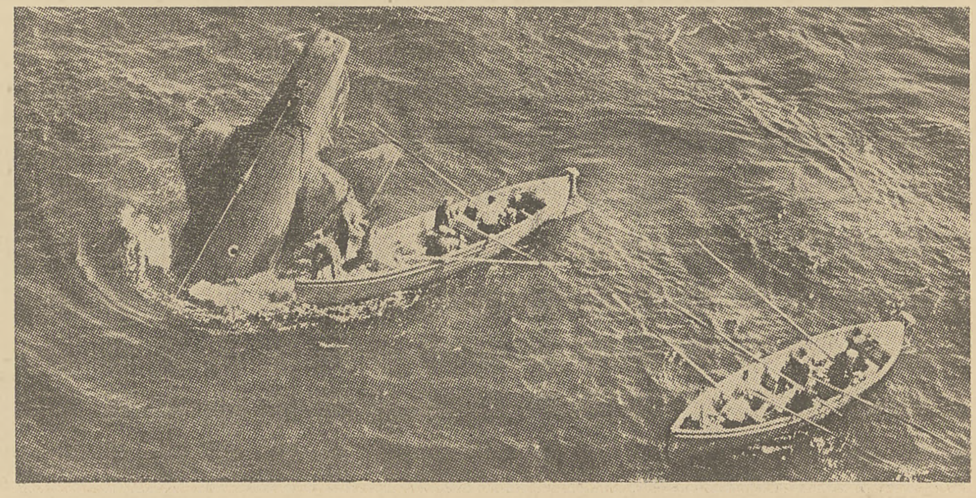




Metoda ta jest opracowana na zasadzie prawa fizycznego (tzw. naczyń połączonych, gdzie z jednej strony jest powietrze a z drugiej — woda), w myśl którego woda — dostająca się jakimś otworem do zamkniętego pomieszczenia (za wyjątkiem wypadku, gdy otwór powstał w górnej części pomieszczenia) — nie zaleje zupełnie całego pomieszczenia, a tylko dojdzie do pewnej wysokości, w której nastąpi wyrównanie ciśnień pomiędzy ciśnieniem wody na zewnątrz okrętu a stłoczonym powietrzem w górnej części zamkniętego pomieszczenia. Im większa głębokość na której leży okręt, a zatem im większe ciśnienie wody, oraz im wyżej powstał otwór, przez który dostała się do przedziału woda, tym mniejsza pozostaje przestrzeń w górze pomieszczenia, w której pozostający przy życiu ludzie mogą przebywać.

Utrzymujące się w górnej części przedziału powietrze ratuje od natychmiastowej śmierci ludzi, których katastrofa w tym przedziale zastała. Następnie mogą oni wtłoczyć do przedziału sprężone powietrze z posiadanych na okręcie butli powietrznych i obniżyć poziom wody do pożądanej wysokości, jednakże nie poniżej otworu powstałego na skutek uszkodzenia. Z kolei „ustawiają" wspomnianą uprzednio studzienkę. Jest to wykonana z materii wodoszczelnej (przeważnie z nagumowanego brezentu) rura, o objętości zdolnej pomieścić bez trudu człowieka. Rura ta przymocowana jest stale do krawędzi włazu i — żeby nie zabierać dużo miejsca — zwinięta w harmonijkę (rys. 1A). W razie potrzeby harmonijkę się rozwija, tak by dolną krawędzią sięgała poniżej poziomu wody i w tym stanie utrzymuje się ją przy pomocy ściągaczy, przytwierdzonych do podłogi przedziału. Przestrzeń pomiędzy dolną krawędzią studzienki a podłogą musi być na tyle duża.

Największą katastrofą w historii okrętów podwodnych było zatonięcie angielskiego okrętu „Thetis", który — w trakcie przeprowadzania prób za- i wynurzenia podczas swego pierwszego rejsu — poszedł na dno 1 czerwca 1939 roku w Zatoce Liverpoolskiej wraz z 103 ludźmi załogi i pracownikami stoczni, z których tylko 4 się uratowało. Katastrofa ta spowodowana została niedbalstwem stoczni Cammell Laird i niedopatrzeniem admiralicji brytyjskiej, które wspólnie ponoszą odpowiedzialność za śmierć 99 ludzi. O niepowodzeniu akcji ratowniczej zadecydowało w dużej mierze późne odnalezienie zatopionego okrętu, jak również fakt, że w jego wnętrzu nie było wystarczającej ilości aparatów tlenowych. (Na zdjęciu rufa „Thetis" wystająca ponad powierzchnię wody, podczas nieudanej próby podniesienia okrętu.



by człowiek mógł się przez nią przedostać do studzienki.

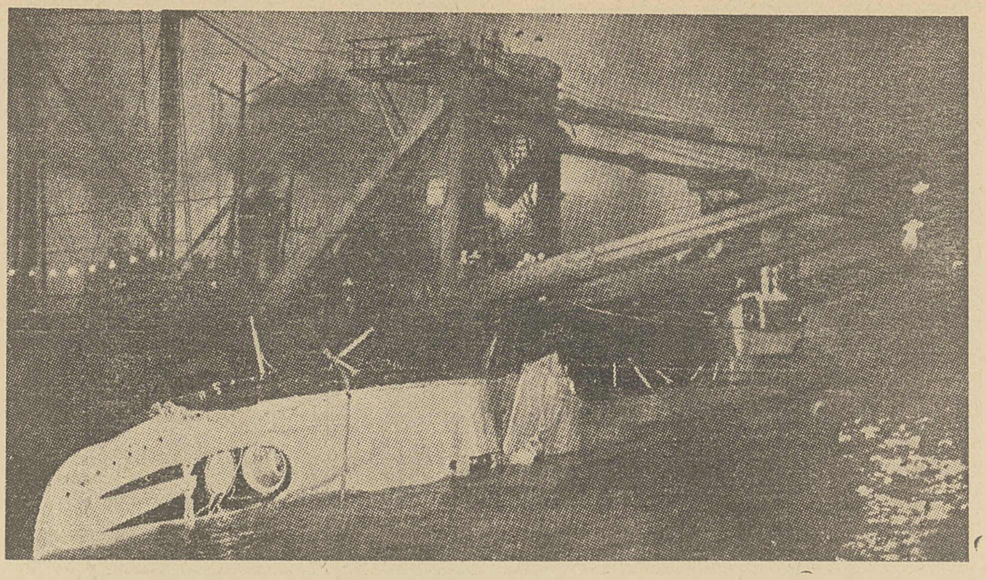
Wreszcie następuje końcowa część przygotowań do opuszczenia zatopionego okrętu: otwarcie włazu. Studzienka — opuszczona od włazu aż poniżej poziomu wody — uniemożliwia ujście z przedziału powietrza, równoważącego zewnętrzne ciśnienie wody. Jedynie powietrze znajdujące się w chwili otwarcia włazu w studzience wydostanie się na powierzchnię, zaś na jego miejsce napłynie woda. Napłynie jej oczywiście tylko tyle, że wypełni studzienkę. Teraz znajdujący się w przedziale ludzie nakładają aparaty tlenowe (umożliwiające im oddychanie w wodzie) i po kolei zanurzają się w wodzie wchodzącej od spodu do studzienki, skąd już przez otwarty właz wypływają na powierzchnię (Rys. 1B).

To ostatnie bynajmniej nie odbywa się tak prosto i łatwo, jak mogłoby się wydawać. Prawda, że wypływający człowiek może jak korek wyskoczyć na powierzchnię, jednakże przy głębokościach kilkunastu czy więcej metrów grozi to — wskutek raptownej zmiany ciśnienia — tragicznymi następstwami, aż do śmierci włącznie. W najlepszym zaś wypadku może się skończyć popękaniem bębenków usznych. Oddychanie w zatopionym okręcie zgęszczonym powietrzem powoduje gromadzenie i rozpuszczanie się w krwi ludzkiej nadmiaru tlenu i azotu; przy szybkim wydostaniu się na powierzchnię gazy te wydzielają się raptownie z ciała wywołując poważne zaburzenia organizmu. Aby temu zapobiec używa się bojki ratowniczej, połączonej z wnętrzem okrętu liną i wypuszczanej z włazu, która umożliwia stopniowe wydostawanie się z okrętu po linie bojki na powierzchnię wody, z „przystankami" niezbędnymi dla swobodnego wydzielenia się gazów z ciała ludzkiego.

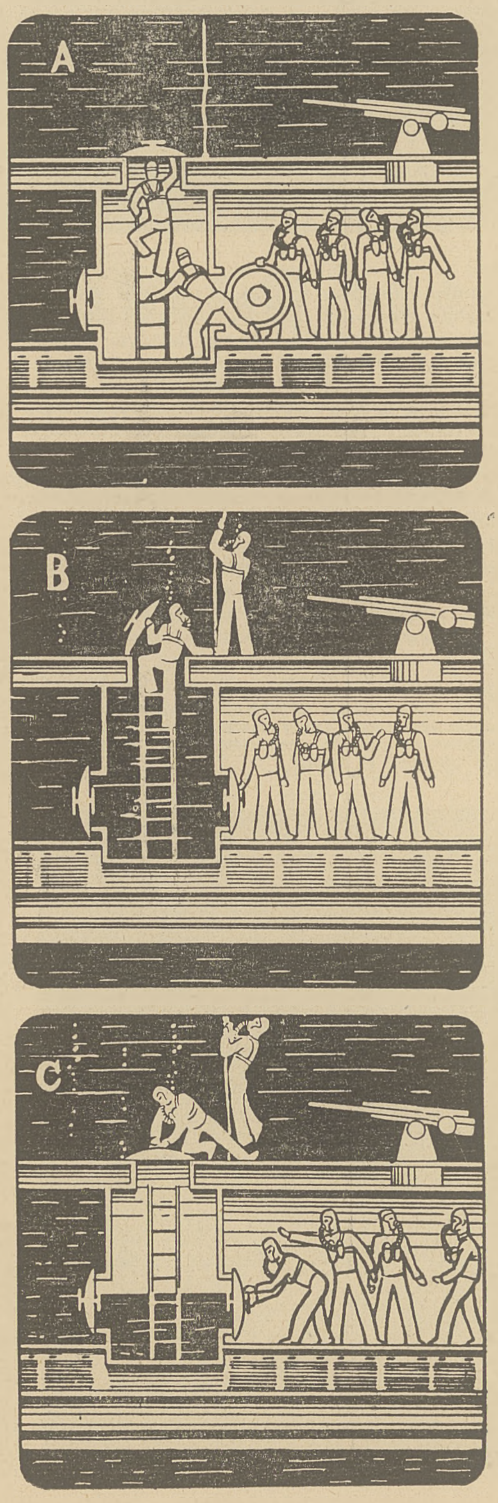
Inną odmianą metody ratowania się przy pomocy studzienki jest podobna akcja, przeprowadzona jednak w nieco odmiennych okolicznościach, a mianowicie po sztucznym zatopieniu przedziału, gdy celowo wpuszcza się wodę do niezalanego przedziału, aby z niego przeprowadzać ratowanie członków załogi leżącego na dnie okrętu. Żeby nie zatapiać całej dolnej części przedziału, oprócz studzienki używa się basenu, sporządzonego — podobnie jak studzienka — z nagumowanego brezentu. Napełniony wodą basen podstawia się pod właz i rozciąga się harmonijkę studzienki tak, aby dolną krawędzią zanurzona była w wodzie basenu. Po wtłoczeniu sprężonego powietrza do przedziału, w celu uzyskania ciśnienia odpowiadającego ciśnieniu wody na kadłub okrętu, otwiera się właz i wpuszcza do studzienki wodę. Z uwagi na wyrównane ciśnienie woda wypełni tylko studzienkę, dochodząc do poziomu wody w basenie. Następnie — po założeniu aparatów tlenowych — zgromadzeni w przedziale członkowie załogi mogą go po kolei opuszczać, zanurzając się w wodzie basenu i wchodząc z basenu do studzienki.

Użycie basenu ma tę wyższość nad zatapianiem całej dolnej części przedziału, że łatwiej jest później jednostkom ratowniczym wydobyć na powierzchnię okręt podwodny, w którego wnętrzu nie ma zbyt dużo wody.

Druga metoda ratowania ludzi, przy użyciu komory ratowniczej, jest być może nawet bezpieczniejsza, jednakże jej ujemną stroną jest powolny i dość skomplikowany bieg akcji ratowniczej. Podczas gdy opuszczenie okrętu podwodnego przy pomocy studzienki nie zabiera poszczególnemu człowiekowi dużo czasu i trwa nieprzerwanie od chwili opuszczenia przedziału przez pierwszego aż do wyjścia ostatniego z ratujących się, używanie komory zabiera znacznie więcej czasu, mimo że równocześnie może do niej wchodzić dwu do trzech ludzi. Odbywa się to w następujący sposób. Do komory, która stanowi samodzielny „przedział" okrętu, wchodzi pierwsza partia ratujących się (rys. 2A). Zamykają za sobą drzwi wodoszczelne do przedziału, nakładają aparaty tlenowe, następnie wpuszczają do komory wodę i zalewają całą komorę. Następuje zrównoważenie ciśnienia wody i dopiero wówczas można otworzyć właz prowadzący na zewnątrz okrętu, by wypłynąć na powierzchnię (rys. 2B). Po ponownym



10 stycznia 1950 roku w ujściu Tamizy zatonął brytyjski okręt podwodny „Truculent", po kolizji ze szwedzkim tankowcem „Diwina". Winnym spowodowania katastrofy, która pociągnęła za sobą śmierć 65 ludzi załogi był oficer nawigacyjny „Truculenta", niedostatecznie obznajmiony z prawem drogi morskiej. Kilkunastu ludzi załogi „Truculenta", którzy w chwili katastrofy znajdowali się na pokładzie, zdołało się uratować. Część załogi poniosła śmierć w zalanym przedziale dziobowym. Z pozostałych, uratowało się kilku dalszych ludzi, stosując metodę „studzienki". W 7 tygodni po katastrofie nastąpiło podniesienie okrętu z dna (patrz zdjęcie)



zamknięciu włazu (albo przez ostatniego z opuszczających komorę, albo przez pozostałych w przedziale, przy pomocy specjalnego urządzenia), trzeba odprowadzić wodę z komory. Można to zrobić wypierając ją mechanicznie na zewnątrz, albo — przy obsłudze ręcznej — wpuszczając wodę do wnętrza okrętu. Wtedy można ponownie skorzystać z komory (rys. 2C).

Powyższy system wymaga przede wszystkim posiadania odpowiedniej ilości aparatów tlenowych. Każdy opuszczający okręt przez komorę musi posiadać aparat tlenowy, zapewniający mu możność oddychania, gdyż nikt nie zdołałby wytrzymać bez powietrza od chwili całkowitego zalania komory aż do momentu wypłynięcia na powierzchnię wody. Pod tym względem metoda korzystania ze studzienki jest lepsza, bowiem przy korzystaniu z tej metody próby wydobycia się bez aparatu tlenowego z zatopionego kilkanaście metrów pod powierzchnią okrętu podwodnego są możliwe do przeprowadzenia, choć niekiedy pociągają za sobą ciężkie obrażenia cielesne (przy większych głębokościach taka możliwość ratunku jednakże odpada). System korzystania z komory ratowniczej wymaga także dużego opanowania nerwowego członków załogi, gdyż nie wszyscy mogą znieść całkowite zatopienie komory w której się znajdują, by dopiero po jej zalaniu wyjść na powierzchnię. Zaletą natomiast jest krótki okres przebywania w dużym ciśnieniu, w odróżnieniu od ratowania się przez studzienkę, kiedy długo na swą kolej czekający marynarze wystawieni są na zwiększone ciśnienie od chwili zrównoważenia ciśnienia przed zatopieniem studzienki aż do chwili wydobycia się na powierzchnię.

Nieco odmienna jest metoda ratowania ludzi przy możności skorzystania z pomocy z zewnątrz. Stosuje się wówczas przenośną komorę ratowniczą, zwaną od jej kształtu dzwonem. Dzwon, w którego wnętrzu pomieścić się może — zależnie od jego wielkości — kilku lub nawet kilkunastu ludzi na raz, opuszczony zostaje przez okręt ratowniczy po przybyciu na miejsce katastrofy. Miejsce to oznaczone jest pływającą boją, wypuszczoną przez zatopiony okręt podwodny i połączoną z nim kablem. Kabel ten nie tylko służy do utrzymania łączności z załogą zatopionego okrętu, ale ułatwia również dokładne opuszczenie dzwonu na właz spoczywającego na dnie okrętu (rys. 3A). Następnie opuszcza się nurków, którzy przymocowują dzwon do pokładu okrętu ponad włazem. Wówczas po otwarciu włazu okrętu i włazu prowadzącego do dzwonu — przechodzą doń ludzie (rys. 3B), po czym oba włazy zamyka się, a nurkowie odczepiają dzwon. Z kolei zostaje on podniesiony na powierzchnię, uratowanych marynarzy przejmuje okręt ratowniczy i następuje ponowne opusz-

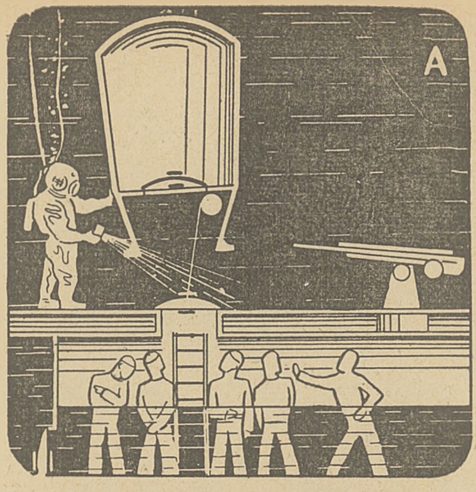
czenie dzwonu. Operację tę powtarza się aż do wydobycia wszystkich członków załogi zatopionego okrętu, włącznie z rannymi i chorymi, co jest bardzo trudne — lub wręcz niemożliwe — przy stosowaniu uprzednio opisanych metod. Ratowanie przy pomocy dzwonu jest jednak w praktyce przeprowadzane dość rzadko, gdyż nie zawsze uda się okrętom ratowniczym przybyć na czas. Także warunki atmosferyczne często nie sprzyjają przeprowadzeniu tej operacji (np. burzliwe morze), wreszcie — nie można użyć dzwonu, gdy spoczywający na dnie okręt nie leży na równej stępce, tylko ma duży przechył lub trym.*)

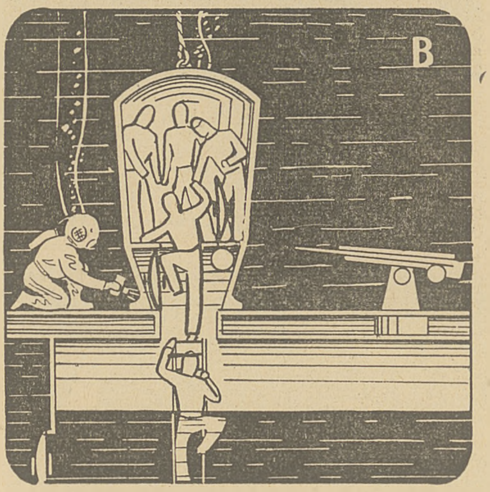
Okręty ratownicze wyposażone są oprócz sprzętu do ratowania ludzi, także i w urządzenia służące do wydobywania zatopionych okrętów podwodnych na powierzchnię. Sposobów wydobycia jest dużo i nie różnią się one od metod wydobywania zwykłych okrętów i statków, dlatego też nie będziemy ich omawiać. Można jedynie nadmienić, że najnowsze okręty ratownicze wyposażone są w aparaty przypominające działko, którym — przy użyciu materiału wybuchowego — można przebić płytę zatopionego okrętu stalowym bolcem (wewnątrz pustym), przez który — jak przez rurę — wtłoczyć można do wnętrza okrętu tyle powietrza, że wyprze ono wodę z zatopionego przedziału i umożliwi łatwe i szybkie wydobycie okrętu na powierzchnię.

Omówione uprzednio sposoby ratowania ludzi z zatopionego okrętu podwodnego wymagają doskonałego ich obeznania z aparatami tlenowymi, gdyż — jak już wspomniano — rzadko kiedy można się bez tych aparatów obyć. Wymagana jest także duża sprawność i dobre obznajmienie z metodami ratowania się zarówno przez studzienkę, jak i przez komorę ratowniczą.

Aparat tlenowy jest to ułatwiająca oddychanie maska na twarz, składająca się ze zbiorniczka tlenu, doprowadzanego do ust przy pomocy węża, oraz zbiorniczka z potasową substancją, pochłaniającą wydalany przy wydechu dwutlenek węgla. Aby uniemożliwić ewtl. wciągnięcie wody nosem, jest on „zablokowany" przy pomocy specjalnej

*) O okręcie znajdującym się w swej normalnej pozycji (bez przechyłów i wychyleń) mówimy, że jest na „równej stępce". Przechylenie się okrętu na jedną z burt (w płaszczyźnie prostopadłej do osi wzdłużnej) nazywamy „przechyłem". Zajęcie zaś takiej pozycji, gdzie dziób okrętu jest wyżej od rufy lub odwrotnie (oś wzdłużna okrętu znajduje się pod kątem do płaszczyzny poziomej) nazywamy „trymem", rozróżniając trym dodatni (gdy dziób jest podniesiony wyżej rufy) i ujemny (w pozycji odwrotnej).

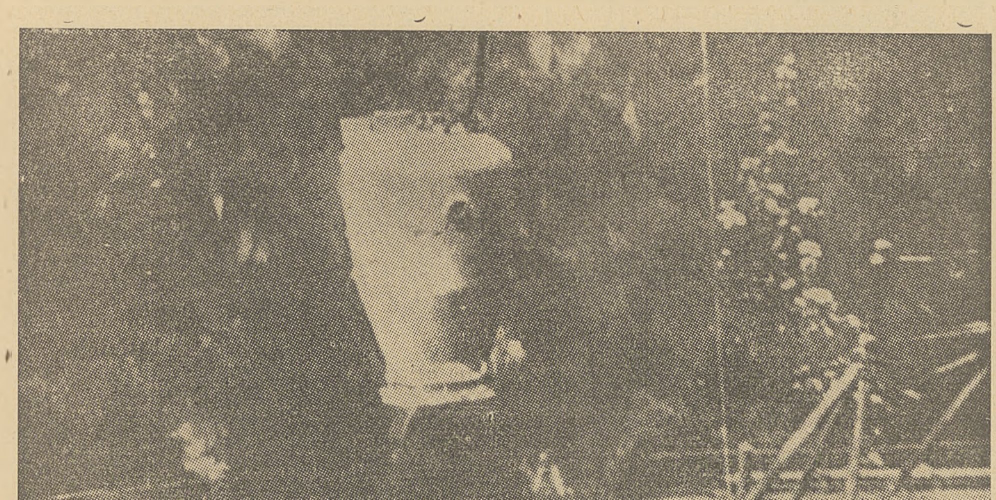




klamry. Tlenowy aparat ratunkowy wystarcza na około pół godziny. Oprócz tego winien on odpowiadać licznym dalszym wymogom, zapewniając natychmiastowe i łatwe użycie oraz możność nieskrępowanego poruszania się w nim i pływania (aparaty tlenowe posiadają pływalność dodatnią i ułatwiają pływającemu człowiekowi utrzymywanie głowy nad powierzchnią wody). Używane w różnych marynarkach świata aparaty są do siebie bardzo podobne; w niektórych marynarkach stosowane są również tzw. sztuczne płuca, ubrania w których nie odczuwa się nagłej zmiany ciśnienia, wywołanej szybkim wypłynięciem z głębi na powierzchnię wody.

Sprawność w używaniu aparatów tlenowych, jak również w korzystaniu z urządzeń ratowniczych osiąga się przez częste przeprowadzanie ćwiczeń, w których efekcie nabiera się doskonałej znajomości tych urządzeń, wprawy w ich obsłudze i użyciu oraz zaufania do nich. Jak okazało się podczas nieszczęśliwych wypadków, brak dostatecznej wprawy w ratowaniu się spowodował niejednokrotnie tragiczne następstwa, których można było uniknąć. Tyczy to zwłaszcza próbnych rejsów, w których na okrętach podwodnych znajdują się pracownicy stoczni, na ogół słabo zaznajomieni z metodami ratownictwa.

Poniższe zdjęcie przedstawia moment opuszczania dzwonu ratowniczego na właz zatopionego i leżącego na dnie okrętu podwodnego. Zdjęcie to pochodzi z filmu osnutego na tle zatonięcia „Squalusa", który poszedł na dno 23 maja 1939 roku, kiedy zawiodły najnowocześniejsze i rzekomo niezawodne instalacje alarmowe produkcji amerykańskiej. W katastrofie „Squalusa" zginęło „tylko" 26 ludzi.



Mimo wszelkich zdobyczy i postępu techniki, mimo coraz to nowych wynalazków ulepszających budowę okrętów podwodnych i usprawniających ich działalność, w dalszym ciągu zdarzają się niejednokrotnie tragiczne wypadki, w wyniku których okręty idą na dno. Oczywiście katastrofa taka pociąga za sobą każdorazowo poważne niebezpieczeństwo dla załogi. Przyczyny katastrof, spotykających okręty podwodne są przeróżne. Nie będziemy tu wymieniać niebezpieczeństw zagrażających okrętom podwodnym w toku działań wojennych, a więc uszkodzenia w wyniku trafienia torpedą lub pociskiem głębinowym czy armatnim, najechania na minę, albo rozerwania się w pobliżu bomby głębinowej. Z niebezpieczeństw na jakie okręt podwodny jest stale narażony, szczególnie poważne jest niebezpieczeństwo kolizji, czyli zderzenia się z innym okrętem bądź statkiem, szczególnie w czasie podwodnego pływania oraz w czasie za- i wynurzania. Okręt podwodny manewruje bowiem pod wodą wolniej, niż w stanie wynurzonym, a to na skutek zmniejszonej szybkości, a zwiększonego oporu zanurzonego całkowicie kadłuba.

Stosunkowo najmniejsze niebezpieczeństwo zagraża płynącemu na powierzchni okrętowi podwodnemu i to nie tylko dlatego, że niebezpieczeństwo kolizji jest wtedy mniejsze, ale i z uwagi na to, że dzięki kształtom swego kadłuba zewnętrznego doskonale trzyma się na wodzie, nawet przy dużej fali. Sytuacja ulega natomiast całkowitej zmianie, gdy okręt podwodny jest zanurzony. Wrażliwy na wszelkie zakłócenia w jego wyważeniu, okręt jest wtedy chybotliwy i bardzo łatwo traci równowagę. Jego skłonność do przechyłów i trymów stwarza wówczas zarodek dużego niebezpieczeństwa; na wypadek wdarcia się do wnętrza (np. do przedziału dziobowego lub rufowego) nawet niewielkiej ilości wody, okręt „pikuje" i w pozycji niemal prostopadłej idzie — dziobem lub rufą — na dno, skąd nie zawsze może o własnych siłach się wydostać.

Częstokroć nieszczęśliwe wypadki spotykają okręty podwodne podczas pływań głębokościowych, gdy płynąc na ślepo okręty natrafią na nieoznaczone na mapach morskich rafy, mielizny lub wraki. Istnieje bowiem dużo wraków okrętów i statków, które poszły na dno bądź to bardzo dawno, bądź zaginęły bez wieści, i w większości swej dotąd nie wykryte stanowią bardzo poważne niebezpieczeństwo dla podwodnej nawigacji. To samo można powiedzieć o błąkających się tu i ówdzie minach, nie wyłowionych zaporach belkowych, sieciowych i im podobnym pułapkach, jakie w toku wojny postawiono celem zwalczania okrętów podwodnych.

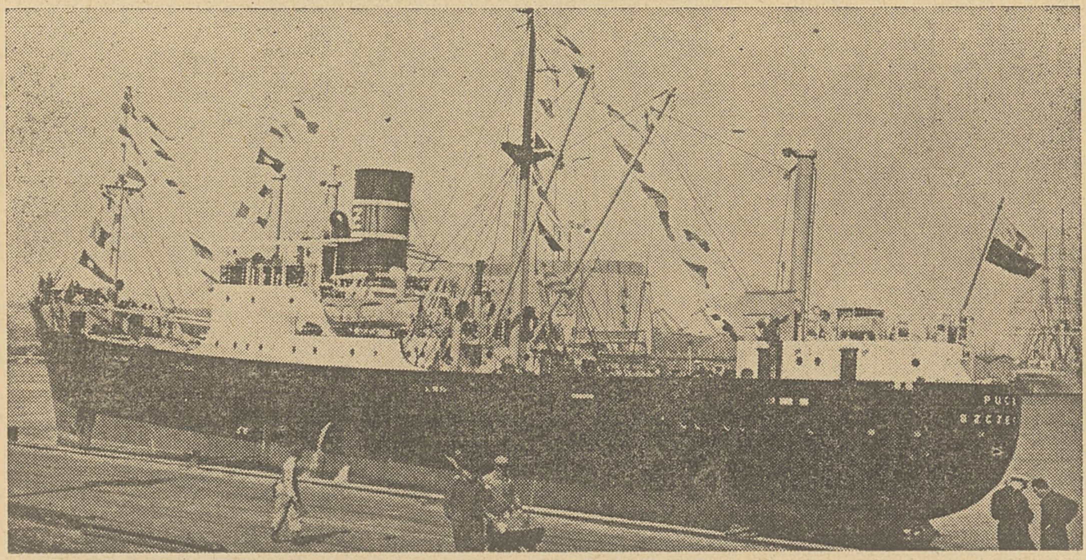
Dużo wypadków spotyka świeżo wybudowane, wyremontowane czy przebudowane okręty podwodne podczas ich próbnych rejsów, pierwszych prób zanurzenia itp. Ma to swą przyczynę głównie w niedostatecznie jeszcze starannym wykończeniu i wypróbowaniu licznych i nader skomplikowanych urządzeń i instalacji okrętu podwodnego, jak też w zbyt pobieżnym zapoznaniu się załogi z nowym okrętem i niewystarczającym opanowaniu obsługi tych instalacji, niekiedy będących dopiero w próbach.

Można jeszcze dodać, że trzy spośród największych katastrof ostatniego dziesięciolecia, w wyniku których zatonęły okręty podwodne „Squalus", „Thetis" i „Truculent", wydarzyły się w takich właśnie okolicznościach i obciążają w poważnym stopniu konto stoczni i admiralicji anglosaskich.

JERZY PERTEK

ilustrował E. Karłowski





NOWI LUDZIE-NOWEGO STATKU

Oficer wachtowy zapisał w dzienniku okrętowym, właśnie pierwsze notatki odnoszące się do „Podróży Nr 24" (mijaliśmy w tej chwili gdyński falochron), gdy OKO (tak nazywają na statku w skrócie oficera kulturalno-oświatowego) otrzymał z rąk kapitana Lewandowskiego plan produkcyjny s/s „Puck", opracowany przez Wydział Eksploatacyjny GAL-u. Z uwagi na to, że treść tego planu potrzebna nam będzie dla poznania nowych warunków pracy członków Polskiej Marynarki Handlowej, zapoznajmy się z nim, przynajmniej w skróceniu:

Po zakończeniu załadunku, s/s „Puck" wyjdzie z Gdyni 2.8. o g. 8 rano w podróż Nr 24. Trasa podróży: Gdynia — Rotterdam — Antwerpia — Szczecin — Gdynia. Wg planu statek po wyładowaniu całego ładunku w Rotterdamie ma przejść pod balastem do Antwerpii i przyjąć ładunek dla Szczecina oraz Gdyni. Będzie to uzależnione od sytuacji strajkowej w Antwerpii. O ewentualnych zmianach damy znać za pośrednictwem agenta w Rotterdamie. (Następuje szczegółowy rozkład „jazdy": przypuszczalne wejście i wyjście w każdym porcie oraz powrót do Gdyni). Do pisma dołączone jest „Zadanie planowe dla załogi", w którym podano początek i koniec rejsu, normy zużycia materiałów, zwiększenie nośności netto statku, zagospodarowanie czasu w rejsie etc.

Oba pisma wędrują z kolei do delegata załogowego i sekretarza Podstawowej Organizacji Partyjnej, którzy zapoznają załogę z ich treścią, po czym wywiesza się je na tablicy współzawodnictwa pracy w świetlicy. Prócz tego kapitan statku składa na ręce delegata załogowego rozkład zajęć załogi, przewidzianych w danym rejsie. Są w nim zawarte najdrobniejsze nieomal czynności, jak: w porcie — sprzątanie ładowni, pranie brezentów, przygotowywanie desek na pokładach pod ładunek, załadunek. W dniu wyjazdu — klar morski, mocowanie ładunku, manewry, wachty, sprzątanie, mycie, lakierowanie drzewa w sterowni i kabinie nawigacyjnej; w morzu — wachty, mycie szalup, czyszczenie mosiądzu, poprawianie map, manewry w śluzach Holtenau i Brunsbüttel; w obcych portach — manewry, podnoszenie urządzeń przeładunkowych, przygotowywanie wyładunku, służba portowa i przy trapie, po wyładunku płukanie pokładów, konserwacja, bunkrowanie, manewry wyjściowe etc.

Skończyły się czasy, kiedy i w naszej flocie pokutowały stare obyczaje, zrodzone w okresie powstania tzw. „tradycji mórz". W dawnych czasach kapitan, który najczęściej był właścicielem statku, lub armator — właściciel wielu statków — byli niepodzielnymi panami załogi, którą traktowali często jak niewolników, a w najlepszym wypadku jako siłę roboczą. Ale poco sięgać tak dawnych lat i wieków? Gdyby ktoś przed wojną zaproponował taki porządek, jaki panuje dziś w naszej flocie, to w najlepszym wypadku nazwanoby go: „człowiekiem nie z tego świata". Czy było do pomyślenia jeszcze kilka lat temu u nas, a po dziś dzień we wszystkich flotach państw kapitalistycznych, aby armator i kapitan statku dzielili się z załogą swoimi planami i zamierzeniami, wtajemniczali ją w swoje najżywotniejsze interesy i zachowywali się jako współudziałowcy? Na to trzeba było u nas zwycięstwa nowego ustroju nad starym, na to trzeba było przykładu, który flota nasza zaczerpnęła z floty radzieckiej, posiadającej długoletnią tradycję rewolucyjną.

Dziś nikt inny tylko załoga, ściśle współdziałając z kapitanem statku, oficerami i armatorem, przyczynia się do wspaniałych osiągnięć produkcyjnych, przysparzających krajowi cennych dewiz.

A w jaki sposób zdobywa się te osiągnięcia? Przede wszystkim dzięki wyrobieniu społecznemu załogi, stałemu podnoszeniu kwalifikacji i uświadomieniu ideologicznemu, dzięki dyscyplinie i współzawodnictwu pracy.

W chwili, kiedy mijaliśmy jeden z naszych rudowęglowców, z maszynowni wyszedł na pokład umorusany od stóp do głów, błyskający białkami oczu jak murzyn — trymer Lasek. Spojrzał życzliwie na mijaną jednostkę, pogłaskał leżącą w kącie Dianę, kundelka, który dziś ciężko zaniemógł; prawdopodobnie zatruł się nieco naftaliną, którą wieziemy, a poza tym potrąciła go skrzynka.

— Trzeba go wysmarować, szkoda szczeniaka — powiedział jakby do siebie Lasek. Otarł czoło, rozmazując jeszcze bardziej sadzę. Wyszedł tu na pokład, dla ochłody, niedługo znów zejdzie na dół, na podsypkę węgla, lub czyszczenie paleniska. Bardzo ciężka praca.

Lasek jest na „Pucku" od początku. Wraz z kilkoma marynarzami i drugim oficerem Kubickim był obecny przy odbiorze statku na jednej ze stoczni zagranicznych. Od trzech miesięcy jest sekretarzem Podstawowej Organizacji Partyjnej na statku. Jest to bardzo ważna i odpowiedzialna funkcja. Zgodnie z nową strukturą organizacyjną w Polskiej Marynarce Handlowej — Podstawowa Organizacja Partyjna, ściśle współdziałając z oficerem kulturalno-oświatowym i delegatem załogowym, reguluje życie statku. Rozdziela ona zadania dla poszczególnych członków, wyznacza opiekunów dla spraw zwalczania alkoholizmu i przemytu, opiekunów kontrolujących przebieg współzawodnictwa, szkolenia fachowego i ideologicznego oraz czuwających nad pracami kół ZMP i TPPR. Z inicjatywy Organizacji Partyjnej wychodzą różne zobowiązania produkcyjne i kontrola nad ich wykonaniem.

Lasek niemal cały swój wolny czas poświęca pracy organizacyjnej. Wobec tego, że statek odbywa krótkie rejsy, nie wolno ani na chwilę zaniedbać żadnego z zadań. Sekretarz musi poza uczestniczeniem w każdym zebraniu, pisać sprawozdania z rejsu, wespół z kierownikami działów maszynowego i nawigacyjnego ustalać plan szkolenia, a z oficerem kulturalno-oświatowym porządek zebrań. O tym, jak jest potrzebna na statkach organizacja partyjna, świadczy wyczyn załogi „Pucka" w poprzednim rejsie, o którym opowiada mi w tej chwili Lasek:

— W drodze z Antwerpii do Szczecina dowiedzieliśmy się, że nasz statek wchodzi z dniem pierwszego sierpnia w nowy plan rejsów. Do Szczecina przybyliśmy w sobotę 29 lipca i zastaliśmy taką sytuację, że wszyscy robotnicy portowi byli zajęci na innych statkach. Przed nami stanęła niewesoła perspektywa bezczynnego stania w porcie szczecińskim aż do poniedziałku. Wówczas rzuciliśmy w formie propozycji projekt, aby wyładować statek własnymi siłami. I sami właściwie byliśmy zaskoczeni tym, jak cała załoga zaaprobowała ten pomysł. Otrzymaliśmy do pomocy kilku pracowników lądowych Zarządu Portu Szczecińskiego i zabraliśmy się do roboty. Wyładowaliśmy towar za pomocą bomów ładunkowych. Trzeba było zobaczyć, ile włożyliśmy ambicji w tę pracę. Każdy zdawał sobie sprawę z tego, że ta praca to nasz wkład w wykonanie planu sześcioletniego. Chcieliśmy zdą-

żyć na niedzielę do Gdyni, tak, aby tam być tuż przed wejściem naszego statku w nowy plan rejsów.

— Muszę zupełnie bezstronnie powiedzieć — dodaje sekretarz Lasek — że cała załoga stara się o to, aby zaplanowane „przeloty" między portami były wykonane na czas, a jak można to i przed czasem. Wtedy — jak to się mówi — „podkręcamy" maszyny... No, muszę już zejść do moich czarnych diamentów „na podsypkę". Spotkamy się dziś na zebraniu załogowym. OKO będzie dziś omawiał pierwszą konferencję partyjną Polskiej Marynarki Handlowej.

Rozmawiałem poprzedniego dnia z Laskiem i odniosłem wrażenie, że rozumie on dobrze swoją rolę na statku i stara się nie zawieść zaufania załogi. Ma, naturalnie, pewne braki, na skutek małego doświadczenia, ale na pewno z czasem pozbędzie się ich. Z zawodu jest elektrykiem, pochodzi z krakowskiego, a swoją służbę na morzu rozpoczął w rok po wojnie jako motorzysta na motorówce gdyńskiego kapitanatu portu. W rok później przeszedł do trymerki na „Pułaskiego" i na „Katowice", ostatnio zaś na „Puck". Gdy przypatrywałem mu się w czasie pracy, pomyślałem sobie, że dla autorytetu może to i dobrze, że Lasek ma jedną z najcięższych prac na statku, a przyjdzie czas, to na pewno nie zapomną o nim i zaawansuje na palacza, a potem na smarownika.

Na „Pucku" w ciągu krótkiego czasu awansowało sporo ludzi: na palacza awansował trymer Podeszwiak, na młodszego stewarda — chłopiec (mess-boy) Brzozowski, na chłopca pokładowego awansował mess-boy Łatuszkiewicz, na młodszego marynarza — chłopiec pokładowy Noga. Górniak z asystenta pokładowego został III oficerem i wreszcie pod koniec naszej ostatniej podróży starszy oficer Noworyta awansował na kapitana a drugi oficer Kubicki na starszego oficera.

26-osobowa załoga „Pucka" dobrze się spisuje i dlatego zwierzchnicy nie zapominają o niej. Mówi się, że odzwierciedleniem życia statku jest „Dziennik Okrętowy", do którego oficerowie dyżurni wpisują dokładny przebieg rejsów i postojów, a w tym i nieraz trafi się jeden z „głównych grzechów" marynarskich. Otóż ze sprawozdania rocznego wynika, że za ten czas zanotowano na „Pucku" zaledwie dwa wypadki objęcia służby w stanie nietrzeźwym i trzy wypadki spóźnienia się do pracy.

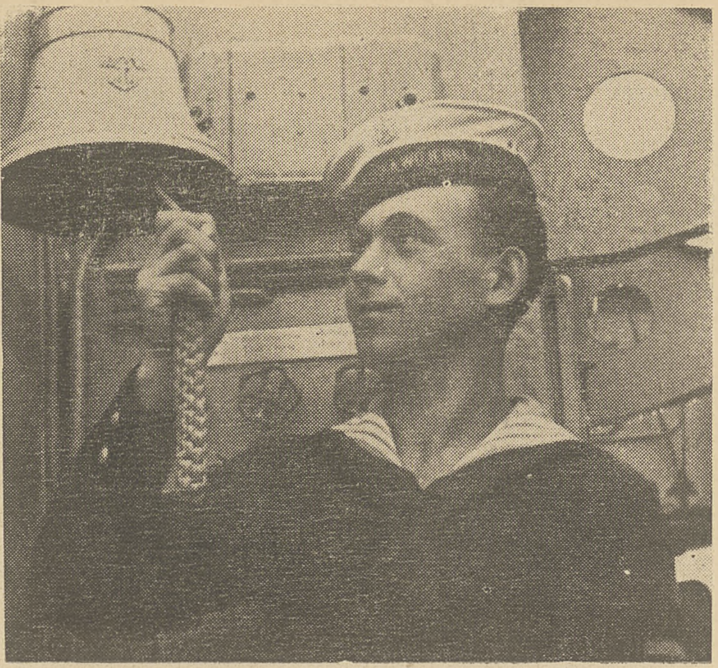
Tym kilku potknięciom załoga „Pucka" przeciwstawia doskonałe wyniki pracy, ukoronowane „Dyplomem Uznania" Głównego Komitetu Morskiego Współzawodnictwa Pracy — dla przodowników działu maszynowego za wyniki osiągnięte w pierwszym kwartale bieżącego roku.

Na tablicy współzawodnictwa pracy w świetlicy okrętowej można znaleźć dużo wycinków z prasy o wymownych nagłówkach: s/s „Puck" oszczędza dewizy", „Załoga s/s Puck dba o estetykę" itp. Przez krótki okres eksploatacji tej jednostki wpłynęło 6 pomysłów racjonalizatorskich, z których kilka było tak realnych, że znajdują już zastosowanie na wszystkich statkach naszej Floty.

Trzeba również wiedzieć, że s/s „Puck" był pierwszym statkiem, którego załoga rzuciła hasło długofalowych zobowiązań produkcyjnych i zobowiązania swoje wypełnia od chłopca do kapitana.

Czy wszystko jest jednak wzorowe na tym frachtowcu, który jest statkiem nowym, bo będącym w eksploatacji od maja ubiegłego roku; jak marynarze spędzają czas na morzu i czy duży wkład w kierunku podniesienia oblicza moralno-politycznego wniósł oficer kulturalno- oświatowy, jak również o wielu ciekawych typach marynarzy — dowiecie się, mili Czytelnicy z dalszego ciągu reportażu, który zamieścimy w następnym numerze.

JÓZEF BALCERAK



KUCHARZ OKRĘTOWY - ARTYLERZYSTĄ

— Alarm bojowy!

W pomieszczeniach zawrzało. Marynarze w pośpiechu, a mimo to w zupełnym milczeniu, wybiegali kolejno na pokład, zapinając po drodze pasy ratunkowe. Po chwili wszystkie stanowiska były już obsadzone. Obsługi dział ściągały pośpiesznie pokrowce, zamkowi otwarli już zamki a amunicyjni stali gotowi z pociskami w rękach.

— Kąt kursowy lewo 50, cel: okręt nieprzyjaciela.

Szczęknęły twardo zamki, a lufy dział groźnie uniosły się w górę. Okręty były gotowe do boju, oczekując tylko rozkazu rozpoczęcia ognia.

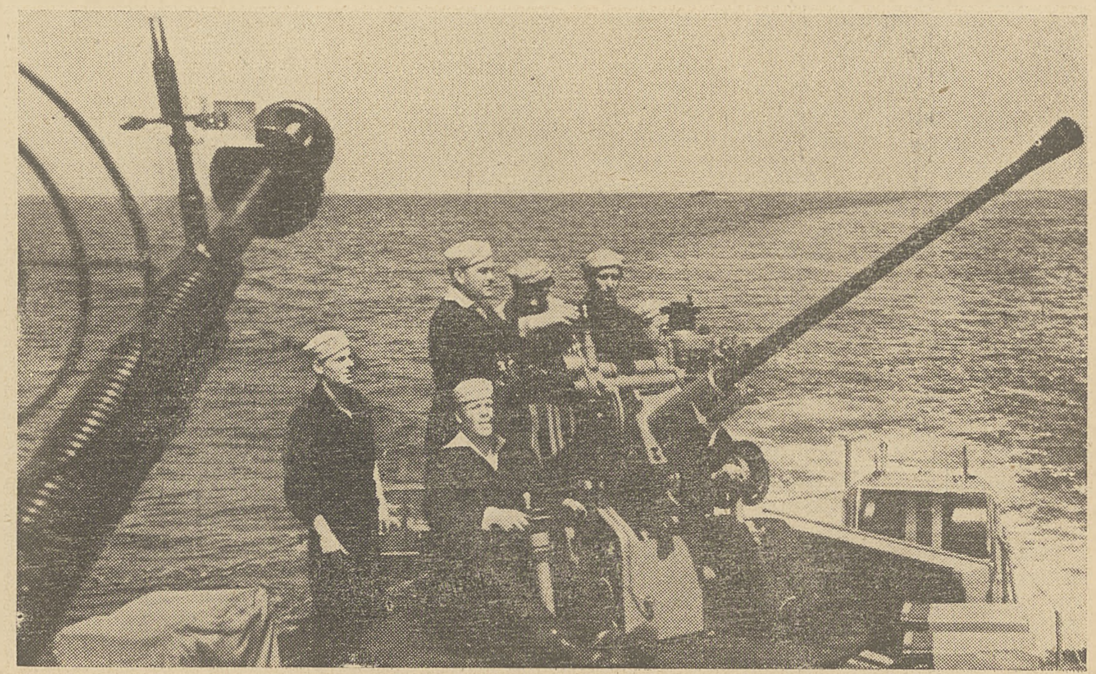
W tym samym czasie na śródokręciu jednego z nich czuwał oddział ratunkowy, w skład którego wchodził również okrętowy kucharz, st. mar. Fijałkowski. Nie jeden raz podczas ćwiczeń przychodziło mu nieść pomoc „rannym" artylerzystom, nieraz miał możność obserwować ukradkiem jak sprawnie wykonują poszczególne ćwiczenia. Nie jeden raz st. mar. Fijałkowski myślał z goryczą, czemu to on nie jest jednym z artylerzystów. Za to wieczorem starał się powetować sobie tę „niesprawiedliwość losu", czytając z zajęciem opowiadania z życia i walk radzieckich marynarzy.

Pewnego wieczoru wpadł mu do ręki niewielki zbiorek opowiadań z życia marynarzy Floty Oceanu Spokojnego. Przeczytał go jednym tchem i zdumiał się. Dowiedział się bowiem, że tam, daleko nad brzegami Oceanu Spokojnego, radzieccy marynarze posiadają nie tylko jedną specjalność, ale kilka. Tacy jak on, kucharze, są sygnalistami, sternikami, artylerzystami, czy minerami.

Wtedy to w robociarskim sercu st. mar. Fijałkowskiego zrodziło się postanowienie: „Mogą radzieccy marynarze, mogę i ja, kucharz na polskim okręcie". Nie trzeba dodawać, że ta noc dłużyła się st. mar. Fijałkowskiemu niemożliwie i gdy tylko zabrzmiał gwizdek wachtowego, ogłaszający pobudkę, był on pierwszy na nogach.

Gdy okręt wychodził na swe codzienne ćwiczenia, kucharz gotując smaczny jak zwykle obiad, czekał sposobnej chwili, by pomówić o swym postanowieniu z sekretarzem organizacji partyjnej i poprosić go o pomoc. Sposobność nadarzyła się, rozmowa trwała krótko. Na zebraniu organizacji partyjnej st. mar. Fijałkowski podjął zobowiązanie opanowania specjalności artylerzysty, a organizacja udzieliła mu pomocy.

I odtąd st. mar. Fijałkowski rozpoczął pod okiem ZMP-owca Łabunia codzienną naukę nowej specjalności. Jak zwykle gotował posiłki dla załogi, pełnił podczas ćwiczeń funkcję członka oddziału ratunkowego. Ale wszystkie wolne od zajęć chwile spędzał przy dziale. Podczas zajęć w specjalnościach, st. mar. Fijałkowski słuchał wykładów i ćwiczył wraz z artylerzystami, a w czasie wolnym z zapałem wertował notatki szkolne kol. Łabunia. Uczył się z zapałem, ro-



biąc bardzo szybkie postępy. Toteż w krótkim czasie mógł już samodzielnie wykonywać niektóre czynności przy dziale.

Mijały dni, tygodnie, miesiące. Okręt bez przerwy przebywał w morzu, zaglądając do bazy tylko na krótki okres czasu. Załoga ćwiczyła alarmy bojowe, wodne, pożarowe, odbywała strzelania artyleryjskie, ratowała ludzi, spostrzeżonych za burtą. Wraz ze wszystkimi ćwiczył zapamiętale okrętowy kucharz — artylerzysta, rad, że robi dobre postępy w nowej specjalności.

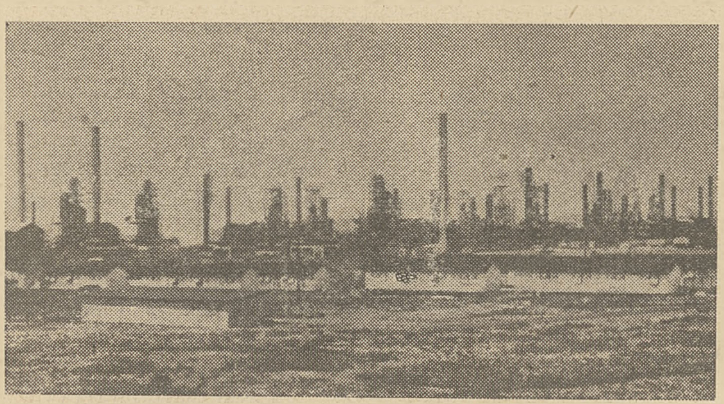
Pewnego dnia st. mar. Fijałkowski wystąpił do marynarzy na innych okrętach z apelem, wzywającym do naśladowania go. Niejeden pomyślał sobie zapewne, że skoro się jest kucharzem, to nie ma co myśleć o artylerii, ale ogromna większość przyjęła apel z całym uznaniem.

Dziś na wielu naszych okrętach marynarze zdobywają pod okiem bardziej doświadczonych kolegów dodatkowe specjalności. Uczą się sygnalizacji, sterowania, obsługi maszyn, radiotelegrafii. Starają się oni podnosić jak najbardziej poziom swego wyszkolenia bojowego, starają się być odpowiednimi ludźmi na każdym stanowisku.

Zadziwisz się zapewne, Czytelniku, że zacząłem od alarmu bojowego, a skończyłem na kucharzu — artylerzyście... Powiem Ci więcej: st. mar. Fijałkowski dzięki sumiennej pracy zdobył, nie tylko dodatkową specjalność ale uzupełnił także swe wykształcenie ogólne. Dziś złożył on pomyślnie egzaminy wstępne do OSMW i w niedalekiej przyszłości będzie oficerem...

Ale na okręcie nic się nie zmieniło. Mat Łabuń nadal ćwiczy ze swymi artylerzystami, inni członkowie załogi wzorowo wykonują swe obowiązki podczas poszczególnych alarmów, podnosząc stale poziom swego wyszkolenia, podnosząc poziom gotowości bojowej okrętu. Jeśli będąc kiedyś nad morzem zobaczycie szarostalową sylwetkę okrętu, pomyślcie, że podczas jednego z alarmów bojowych, na takim właśnie okręcie, okrętowy kucharz postanowił zostać artylerzystą i postanowienie swe wykonał.

STANISŁAW WOLIŃSKI



Z PAMIĘTNIKA RADZIECKIEGO MARYNARZA

SPOTKANIA NA CURAÇAO

Na brzegu wyspy Curaçao widnieją ruiny starej twierdzy — pamiątka po hiszpańskich najeźdźcach. Dzisiaj nad ruinami twierdzy powiewa sztandar królestwa Holandii.

Jesteśmy w zatoce Santa Anna, nad którą położona jest stolica wyspy Curaçao — miasto Willemstad. Zatoka silnie wcina się w ląd i dzieląc miasto na dwie części, służy zarazem jako magistrala komunikacyjna. Kręcą się po niej stale małe żaglowce i łodzie wiosłowe — podwożąc towary do nabrzeży.

Zagubiona w Morzu Karaibskim, wysepka Curaçao jest tak małą, że piechur przez dzień może ją przemierzyć w dowolnym kierunku.

Tutaj nie po raz pierwszy upewniliśmy się, że nie ma na świecie kącika ziemi, gdzie prości ludzie nie żywiliby głębokiej miłości do naszej ojczyzny.

W półciemnym, malutkim sklepiku, zawalonym tanimi amerykańskimi towarami, spotyka kupujących gospodarz ze swoim jedynym pomocnikiem — chłopcem do posyłek. W żyłach właściciela sklepu płynie krew hiszpańska, chłopiec urodził się na wyspie. Obydwaj jednakowo źle mówią po hiszpańsku, angielsku, holendersku i portugalsku, jak również swego rodzaju mieszaniną tych języków tzw. „papiamiento".

Gospodarz wita przybyłych chłodnym spojrzeniem. „Senores" mówią po hiszpańsku? To bardzo pięknie. A jakimż językiem porozumiewają się między sobą? Rosyjskim? To znaczy „senores" — „towarisi" ze Związku Radzieckiego? Dios mio!.

Zdziwienie, przyjazne zakłopotanie, radość, zmieniają się kolejno na smagłym obliczu gospodarza. On przecież jeździł do Mexico i udało mu się być na kilku sowieckich filmach, Były to m. inn. „Raduga" i „Stalingrad"

Pytamy — jak podobały mu się radzieckie filmy. Gospodarz odpowiada charakterystycznym dla łacinoamerykanów gestem: wstrząsa prawą ręką, strzela palcami jakby kastanietami i wykrzykuje: „karamba"! Słowo to wyraża w danym wypadku głęboki zachwyt. Kupiec mówi bez przerwy. Jakże chętnie rozmawia z ludźmi, którzy go rozumieją. Skarży się na to, że życie coraz bardziej drożeje. Tacy jak on drobni kupcy ponoszą straty z powodu wysokich monopolowych cen północno-amerykańskich eksporterów. Podatki rosną, handlować coraz trudniej.

— Dawniej — opowiadał gorączkowo — na wyspę po towary przyjeżdżali kupcy z Wenezueli, Kolumbii, Kuby, San Domingo. Na Curaçao można było kupić wszystko znacznie taniej niż gdzie indziej. Teraz „jankesi" zarzucili rynki Ameryki Łacińskiej masą standartowych wyrobów, z których większość sprzedawana jest po paskarskich cenach. Całkiem jasno widać, że zbliża się kryzys. Co będzie jutro? Wiadomo, zawsze traci najbiedniejszy...

— Chcę Was zapytać o pewną sprawę, która mnie szczególnie interesuje — powiedział nasz rozmówca. — Czytałem, że w Związku Radzieckim kryzys nie istnieje. I dlatego chciałem usłyszeć od Was potwierdzenie. Czy jest to prawda?

Tak, on zawsze miał przeświadczenie, że to szczera prawda... Potem prosi nas jeśli można, żebyśmy mu przysłali książki o Związku Radzieckim, wszystko jedno jakie, jego interesuje wszystko, dosłownie wszystko! Zwleka wciąż z pożegnaniem nieoczekiwanych gości i na obliczu jego widać jak pośpiesznie przypomina sobie o co jeszcze należałoby zapytać. Lecz pytań jest tak dużo, że tylko ze smutnym uśmiechem kiwa głową i gorąco ściska nam dłonie.

Po południu ulice Willemstadu są puste. Przechodząc przez centrum miasta oglądamy niedu że domki o wysokich spadzistych dachach, z różnokolorowymi okiennicami, z klombami — przytulne zakątki umyślnie pobudowane w duchu staroniderlandzkim. Mieszczański dobrobyt od razu znika w miejscu gdzie zaczynają się dzielnice zamieszkałe przez miejscową biedotę. Na Curaçao dzielnice robotnicze są tak samo straszne i brudne jak w pierwszym lepszym mieście amerykańskiego kontynentu od Ziemi Ognistej aż po Zatokę Hudsona.

Miejscowe władze holenderskie pamiętały o tym, ażeby wydać przewodniki i bogato ilustrowane albumy z opisami osobliwości wyspy, portretami jej gubernatora oraz wpływowych działaczy i kupców. Dużo pisze się w albumach i prospektach o tym, że wyspa jest ojczyzną wspaniałego likieru „curacao-orange", wyrabianego ze skórek miejscowych pomarańcz „diwidiwi". Lecz ani w jednym przewodniku nikt nie znajdzie nawet wzmianki o życiu robotników rafinerii naftowych, z których przede wszystkim słynną jest wyspa.

Curaçao, położona na skrzyżowaniu licznych linii żeglugowych z Północnej do Południowej Ameryki i z Ameryki do Europy — jest ważnym punktem tranzytowym dla przewozu różnorodnych towarów. Lecz główne miejsce w życiu wyspy zajmuje nafta. Rafinerie nafty na Curaçao i sąsiedniej wysepce Aruba — należą do największych w świecie.

Sama wyspa nafty nie posiada. Zbiornikowce dostarczają to „płynne złoto" z Wenezueli oddalonej o kilkadziesiąt mil morskich i wywożą stąd benzynę, naftę oraz maszynowe i smary.

Magnaci dwóch naftowych monopoli — amerykańskiego „Standard Oil of Nev Jersey" i anglo-holenderskiego „Royal Dutch Shell" — nie są zainteresowani w tym, aby przerabiać ropę naftową na miejscu jej wydobywania, w Wenezueli. To by zbytnio podniosło stopę życiową wenezuelskiego proletariatu i godziło w dobrobyt naftowych kampanii.

O robotnikach przemysłu naftowego na Curaçao nie tylko się nic nie pisze, ale nawet i nie wspomina w rozmowach. „Nie jest to przyjęte" w wybranym społeczeństwie wyspy.

Tam gdzie przy wejściu do zatoki Santa Anna stoi mroczna hiszpańska twierdza, wznoszą się w górę zbiorniki z naftą. Ich okrągłe ściany znaczone są ogromnymi czarnymi literami — „Shell". Kiedy statek mija zbiorniki władze proszą pasażerów aby nie patrzyli w stronę brzegu, gdzie w nędznych barakach za zasiekami z drutu kolczastego mieszkają robotnicy — nafciarze.

Rozmawiamy z doktorem X, stałym mieszkańcem wyspy. Doktór prowadzi tu mały szpitalik. Posiada gabinet rentgenologiczny i skromną salę przyjęć. Lekarza od dawna i głęboko interesują sprawy higieny, ochrony zdrowia i oświaty w Związku Radzieckim. Uważnie słucha naszych wyjaśnień, zadaje pytania. Potem sam opowiada o „kulturze" na wyspie Curaçao.

— Trzeba mieć silną wolę i twardą głowę — mówi doktór — ażeby nie zwariować od nieskończenie głupich filmów amerykańskich z zabójstwami, włamaniami i pornografią. Lecz nic innego w dwóch kinoteatrach miasta nie zobaczycie: monopol Hollywood.

W stolicy wyspy jest jedna jedyna biblioteka publiczna gdzie nie można nawet znaleźć elementarnych dzieł światowej literatury. Doktor posiada własną małą biblioteczkę. Z dumą pokazuje nam tomik wierszy Majakowskiego w przekładzie angielskim.

Dowiadujemy się, że „życiu kulturalnemu" na Curaçao przewodzi organizacja „Kunstkring" składająca się z przedstawicieli miejscowej burżuazji. Organizacja ta starannie izoluje mieszkańców wyspy od przodujących idei naszego wieku.

— Rozumiecie — mówi doktór, — dlaczego rząd królowej Niderlandów i miejscowe władze starają się nie dopuścić do utrzymywania stosunków ze światem a zwłaszcza z radziecką nauką i sztuką. Najwięcej boją się oni ażeby mieszkańcy Curaçao nie „zarazili się" ideą walki o pokój, o który tak wspaniale walczy Związek Radziecki.

Z kim byśmy się nie spotkali na Curaçao, rozmowa nasza zawsze schodziła na temat Moskwy i radzieckich ludzi. Wszyscy chcieli znać prawdę o naszym kraju i zasypywali nas dziesiątkami pytań. Wszędzie wyciągały się do nas silne przyjacielskie dłonie. Słyszeliśmy wokół: Przecież jesteście pierwszymi radzieckimi gośćmi na Curaçao! Wracając do domu, oddajcie pozdrowienia Moskwie i Stalinowi! Powiedzcie Stalinowi, że my liczymy na Niego!

A. KOMAROW
Starszy mechanik

HISTORIA ŻEGLUGI

Jak przypominamy sobie z przedostatniej planszy, żaglowiec z XVIII wieku był szeroki, wysoki, bryłowaty a na masztach miał ogromne płótniska żagli, wymagające licznej załogi do ich obsłużenia. Taki statek nie mógłby skutecznie konkurować nawet z pierwotnymi, niezdarnymi parowcami. Toteż w dobie powstawania żeglugi parowej nastąpiły liczne zmiany zarówno w kadłubie jak i osprzęcie żaglowców. Zanikněły beczkowate kształty, ustępując miejsca niskiej, wąskiej wyostrzonej sylwetce o wygiętym w śmiałym łuku dziobie. Przemianom tym sprzyjało zastosowanie żelaza i stali w budownictwie okrętowym.

Ożaglowanie uległo także zmianom. Żagle rozmieszczono na 6 lub 7 rejach zamiast jak dotychczas 3—4. Zmniejszenie się wymiarów pojedynczych żagli ułatwiło pracę przy ich obsłudze i pozwoliło ograniczyć ilość rąk roboczych na pokładzie.

Mimo to ogólna powierzchnia ożaglowania nie zmalała a przeciwnie — wzrosła, gdyż reje wydłużono a nad bukszprytem i między masztami umieszczono szereg żagli trójkątnych. Przy pomyślnym wietrze stosowano dodatkowe drzewca, przedłużające reje, na których mocowano dodatkowe żagle. Głębokie zanurzenie kadłuba umożliwiło powyższe zmiany w ożaglowaniu.

Tak ukształtował się typ żaglowca zwany kliprem. Sylwetkę jego możemy obejrzeć na rys. 4 a obok na rys. 5 pokazany jest widok klipra, płynącego pod pełnymi żaglami.

Klipry używane były w żegludze oceanicznej, do dalekich podróży między kontynentami. Dzięki swej śmiałej budowie niejednokrotnie osiągały szybkość kilkunastu węzłów, bijąc na głowę nieporadne parowce.

Po otwarciu jednak kanału Suezkiego, który wydatnie skrócił drogę parowca na Daleki Wschód podczas gdy szlak żaglowy nadal wiódł naokoło Afryki — klipry zaczęły coraz bardziej wychodzić z użycia.

Jednocześnie zachodziły w ich budowie nowe zmiany, które przyczyniły się do ukształtowania współczesnego żaglowca, pokazanego na rys. 1. Posiada on prawie jednakowo wysokie maszty i stosunkowo krótkie reje, tak że zarys ożaglowania każdego masztu ujednolicił się i zwęził.

W porównaniu z kliprem — ilość masztów zwiększyła się do czterech, przy czym rozpowszechnił się osprzęt typu „bark" tj. bez rej na tylnym maszcie.

Przekrój na rys. 1 pozwala rozejrzeć się w rozplanowaniu i urządzeniach statku żaglowego, który spotkać można było na morzach jeszcze do niedawna. W r. 1949 ostatni żaglowiec tego rodzaju został wycofany z obiegu.

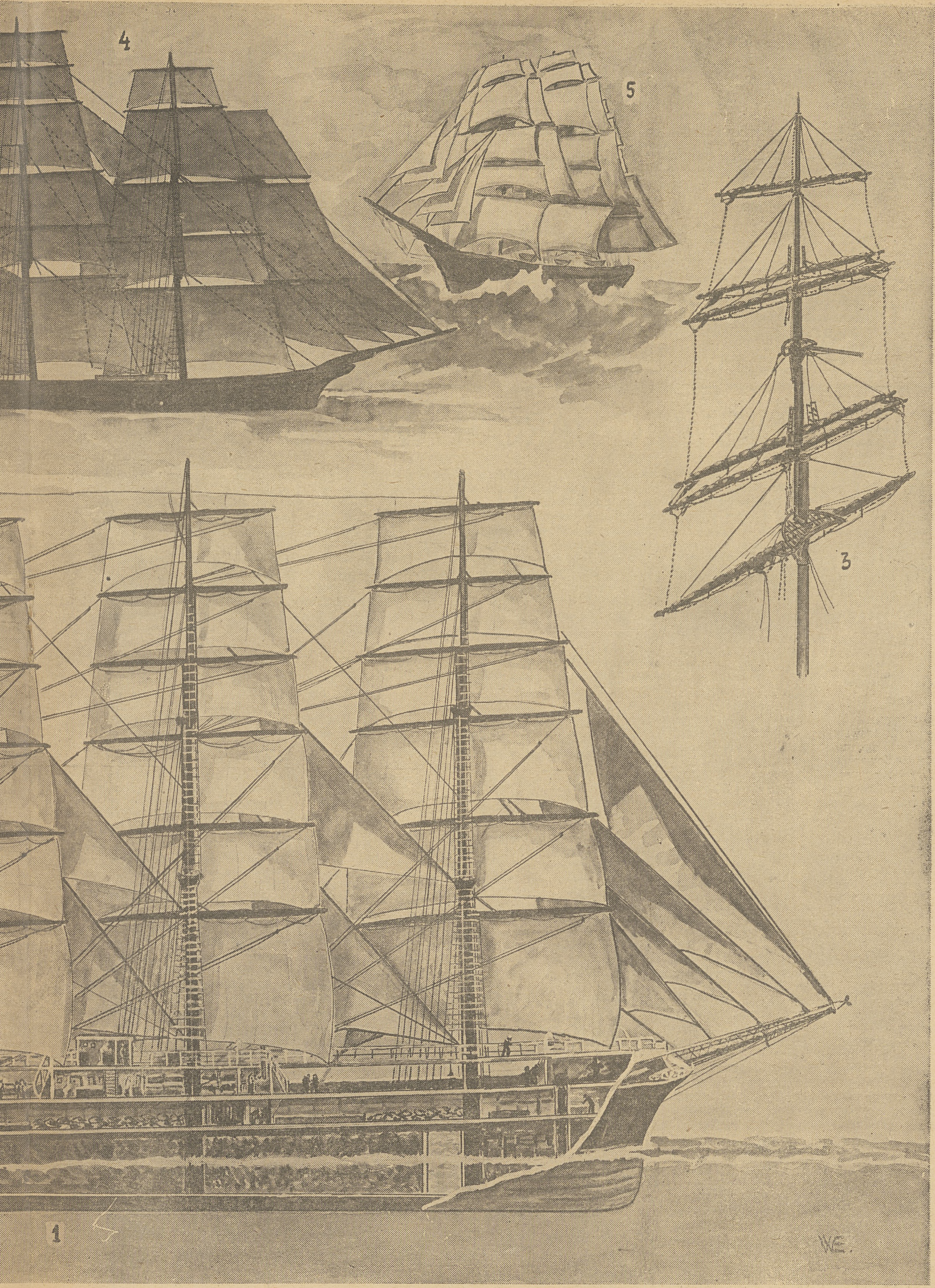
O rozmiarach tych statków mówią następujące liczby: długość kadłuba dochodziła do 100 m, pojemność przekraczała 2 500 BRT. Obszerne ładownie, podzielone międzypokładem pomieścić mogły około 4 500 ton ładunku.

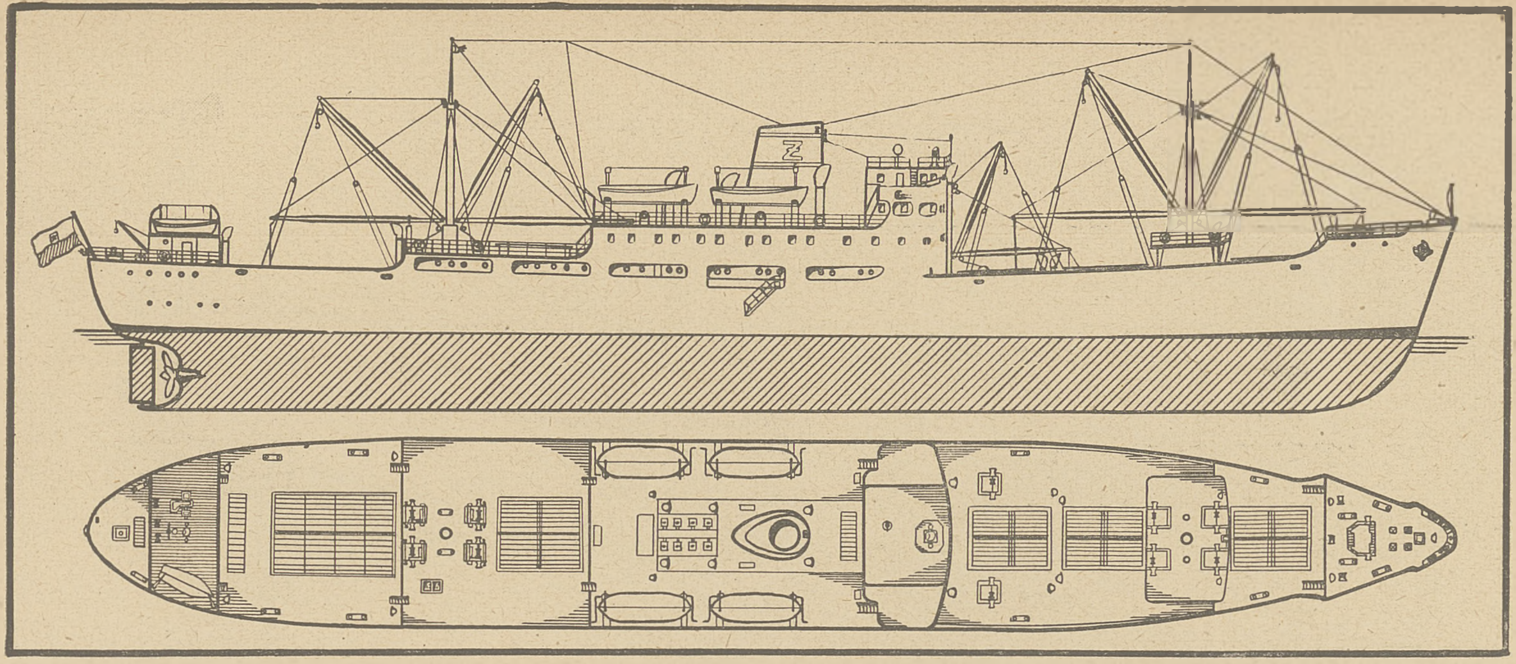
Powierzchnia żagli wynosiła około 4 000 m². Załoga liczyła ogółem 40 osób.

Rysunki 2 i 3 pozwalają zorientować się w szczegółach ożaglowania.

Choć już żaglowców handlowych tego typu nie spotyka się na morzu, pozostało jeszcze na służbie sporo żaglowych statków szkolnych o bardzo zbliżonej budowie, jak np. „Dar Pomorza".




4
5
3
1
WE.



CHŁODNIOWIEC „JAROSŁAW DĄBROWSKI"

Nasze stocznie już dawno wyszły z okresu, który można było nazwać „stawianiem pierwszych kroków". Okres ten jednak istniał i temu jedynie należy przypisać, iż w ciągu lat ubiegłych szereg zamówień na tonaż handlowy ulokowaliśmy na stoczniach zagranicznych. Dla ścisłości należy dodać, że zamówienia te były nieliczne oraz dotyczyły jedynie statków o specjalnym przeznaczeniu, skomplikowanych w budowie i wymagających szczególnie wielkiego doświadczenia konstrukcyjnego. Chodziło tu przede wszystkim o jednostki tego rodzaju co chłodniowce, zbiornikowce, lodołamacze, statki ratownicze itp.

Pierwszy z dwóch zamówionych przez nas zagranicą chłodniowców — s/s „Jarosław Dąbrowski" — przybędzie do kraju już w ciągu najbliższych miesięcy. Został on zbudowany na angielskiej stoczni Blyth Dry Dock & Shipbuilding Comp. w Blyth. Jest to jednostka o napędzie parowym, przeznaczona przede wszystkim do obsługi naszego, stale wzrastającego eksportu produktów żywnościowych: mięsa, masła, jajek itp. Konstrukcyjnie s/s „Jarosław Dąbrowski" jest znacznie ulepszoną i unowocześnioną wersją „Lecha", który jak już donosiliśmy w poprzednim numerze „Młodego Żeglarza" — wyremontowany po swej awarii na minie (październik 1948) — pełni znowu służbę na jednej z linii łączących Polskę z Wielką Brytanią.

Tonaż „Jarosława Dąbrowskiego" wynosić będzie nieco więcej niż tonaż „Lecha". Nośność wynosząca 2 900 DWT jest o 790 ton większa od nośności „Lecha". Wymiary „Jarosława Dąbrowskiego" są następujące: długość całkowita — 109 metrów, szerokość — blisko 15 metrów, zanurzenie — 6 i pół metra. Urządzenie napędowe składa się z trzycylindrowej maszyny parowej potrójnego rozprężania oraz turbiny na parę odlotową — o łącznej mocy 3 200 KM. Szybkość naszego nowego chłodniowca wynosić będzie 14 węzłów.

Statek, jak widać zresztą na rysunku, posiada pięć luków ładunkowych oraz pięć ładowni. Z tego ładownie nr 2 i 3 (licząc jak zwykle od dziobu) są całkowicie chłodzone zaś w ładowniach 4 i 5 chłodzony jest międzypokład. Urządzenia przeładunkowe „Jarosława Dąbrowskiego" składają się z dziesięciu wind oraz dziesięciu bomów ładunkowych, w tym 2 — dziesięciotonowych oraz 8 — pięciotonowych.

Nowy nasz nabytek jest typem ochronnopokładowca ze śródokręciem rozbudowanym poza czwarty luk, a to celem pomieszczenia w nadbudówce środkowej jak największej ilości załogi. Kabiny załogi zbudowane według wszelkich wymogów Związku Zawodowego Transportowców, są wyłącznie jedno- i dwuosobowe, wygodne, obszerne i miłe. Załoga posiada również osobne duże pomieszczenie na świetlicę. Miejsc pasażerskich jest na „Jarosławie Dąbrowskim"— jedenaście.

*

Powyższy opis techniczny statku uzupełniamy krótkim życiorysem Tego, którego imię nowa polska jednostka handlowa ma zaszczyt nosić:

Jarosław Dąbrowski jest jedną z najpiękniejszych postaci naszej rewolucyjnej tradycji, tradycji walk najlepszych synów narodu polskiego „O Waszą i naszą wolność".

Urodził się w 1836 roku. Mając 25 lat kończy Akademię Sztabu Generalnego w Petersburgu i jako podpułkownik zostaje przydzielony do Warszawy. Jeszcze w czasie pobytu w Petersburgu nawiązał kontakt z rosyjskimi rewolucjonistami m. in. Hercenem, i gorąco sympatyzował z ruchem wolnościowym, wymierzonym przeciwko tyranii carskiej. W Warszawie staje w szeregach organizacji powstańczej, przygotowującej powstanie przeciwko caratowi, jest członkiem jej Komitetu Centralnego i kierownikiem wojskowym. Opracowuje szczegółowo plan powstania. Reakcyjna jednak część kierownictwa organizacji odwleka decyzję i w rezultacie Jarosław Dąbrowski zostaje aresztowany przez władze carskie. Skazany zostaje na 15 lat katorgi, jednak w roku 1865 udaje mu się zbiec i po pełnej wprost fantastycznych przygód podróży przedostaje się za granicę. Wkrótce dostaje się do Paryża.

18 marca 1871 roku robotnicy paryscy chwycili za broń przeciwko burżuazji i utworzyli w Paryżu robotnicze państwo — Komunę Paryską. Wojskowym przywódcą Komuny Paryskiej został Jarosław Dąbrowski. Dwoi się i troi , organizując coraz to nowe rewolucyjne oddziały, odpiera ataki wojsk francuskiej burżuazji. Imię Dąbrowskiego jest na ustach całego Paryża. Gdy pod przeważającymi siłami wspomaganej przez Prusaków burżuazji pada Komuna Paryska, Jarosław Dąbrowski ginie bohatersko na barykadach Paryża 23 maja 1871 roku.

Jarosław Dąbrowski jest dla nas wzorem patrioty i internacjonalisty, jego życie i czyny są piękną kartą historii naszego narodu i tradycji naszego wojska.

*

Czy zauważyłeś Czytelniku, iż od początku bieżącego roku w **każdym** numerze „Młodego Żeglarza" donosimy Ci o jakimś nowym nabytku dla naszej floty handlowej? Pamiętasz — w styczniu pisaliśmy o „Bugu", w marcu — o wodowaniu „Warszawy"; w kwietniu — o wejściu do eksploatacji „Brygady Makowskiego", o „Julianie Marchlewskim" (ex „Oliwie") i o „Elblągu"; w maju — o „Koperniku" i wodowaniu „Łodzi", „Odry", „Pilicy" oraz „Dunajca"; w czerwcu — o statku hydrograficznym „Koziorożec"; w lipcu — o „Nysie" i „Mickiewiczu". W bieżącym numerze oprócz niniejszego artykuliku o chłodniowcu „Jarosław Dąbrowski" — znajdziesz w dziale „Na Morskim Horyzoncie" notatkę o zakupieniu dużego drobnicowca „Mikołaj Rej" oraz o dwóch zbiornikowcach nazwanych „Beskidy" i „Tatry".

Czego to wszystko dowodzi? Tego — że w ramach konsekwentnej polityki naszego rządu ludowego — rozbudowa Polskiej Floty Handlowej, w wyniku której pod koniec planu sześcioletniego tonaż posiadanych przez nas statków przekroczy nieosiągalną dla nas niegdyś cyfrę pół miliona ton — przebiega pomyślnie i planowo. Dowodzi również tego — że nasza ofiarna, twórcza pokojowa praca na odcinku morskim nie idzie na marne, że wzmacniamy na tym polu nasz potencjał gospodarczy, wzmacniając tym samym cały światowy obóz postępu i pokoju.

Jotem.

UWAGA CZYTELNICY!

Od przyszłego numeru „MŁODEGO ŻEGLARZA" prowadzić będziemy wzorem lat ubiegłych — korespondencyjny kurs wiedzy o morzu, przeznaczony dla kandydatów do szkolnictwa morskiego oraz dla wszystkich miłośników spraw morza.

Redakcja.

O KONTROLI ŁADUNKÓW w PORCIE

Zapoznajmy się dziś z jednym z ważnych i ciekawych ogniw portowego aparatu usługowego jakim jest kontrola ładunków w portach. Aparat kontrolny stoi na usługach dysponenta towarów-spedytora, jak również na usługach załadowcy a także armatora.

Przedsiębiorstwa kontrolne mają za zadanie zbadać bezstronnie stan ilościowy, wagę, stan opakowania, ewentualne uszkodzenia oraz braki lub nadwyżki towarów. W wyniku dokonanych czynności kontrolnych, przedsiębiorstwa kontrolne wydają zleceniodawcy specjalne zaświadczenia w formie urzędowych atestów o stanie faktycznym danego ładunku. Ponadto przedsiębiorstwa kontrolne podejmują się pobierania prób towarów dla analiz jakościowych i arbitraży.

Zasada bezstronności umożliwiająca obiektywna ocenę powoduje że dokument wystawiony przez przedsiębiorstwo kontrolne jest honorowany w rozliczeniach handlowych, zarówno przez załadowcę lub armatora jak i przez odbiorcę.

Kontrola towaru za pomocą liczenia ma największe zastosowanie przy załadunku lub wyładunku towarów drobnicowych. Do towarów drobnicowych zalicza się towary przewożone w opakowaniu, a mianowicie: w skrzyniach, beczkach, workach, belach, wiazkach, rolkach lub sztukach. Towary drobnicowe są przewożone w mniejszych ilościach, w przeciwieństwie do ładunków całookrętowych. Jednakże bywają i towary drobnicowe przewożone w ładunkach całookrętowych i nazywają się wtedy drobnica całookrętową. Za ładunki drobnicowe pobiera się stawki przewozowe, przeładunkowe i kontrolne, wyższe niż za towary masowe. Do towarów masowych zalicza się towary przewożone zwykle w ładunkach całookrętowych i luzem czyli bez opakowania. Typowymi towarami masowymi są: węgiel, drzewo, rudy, nawozy sztuczne, zboża itp.

Istnieje również podział na towary ciężkie (inaczej wagowe) i na lekkie (inaczej przestrzenne) co ma także wpływ na ustalenie wysokości stawek przewozowych, przeładunkowych i kontrolnych przy kontroli ilościowej i wagowej.

Strona techniczna kontroli wygląda następująco: kontroler dla odbiorcy liczy towar na lądzie, a dla załadowcy lub armatora na statku. Kontroler pełniący swą funkcję na statku liczy towar w momencie gdy dźwig wyciąga towar z luku, natomiast kontroler pracujący na lądzie liczy towar w chwili gdy dźwig składa go na „ganku" przed wagonem lub na rampie magazynu. Obydwaj kontrolerzy wpisują wyniki liczenia do listy zliczeniowej (tallysheetu), z tym że każda partia towaru musi mieć osobną listę zliczeniową.

Wszelkie uszkodzenia towaru lub opakowania spisuje się dla każdej partii towaru na właściwej liście zliczeniowej. Po zakończeniu przeładunku lub w czasie przerw dwaj kontrolerzy kontrolujący dla dwóch zainteresowanych stron uzgadniają z sobą wyniki kontroli, przez porównanie końcowych wyników liczenia, co w przypadku rozbieżności umożliwia im ponowne przeprowadzenie kontroli i wyjaśnienie przyczyn powstałych różnic. Teoretycznie wyniki liczenia obydwu kontrolerów powinny być identyczne, jednak w praktyce zdarzają się pomyłki. Pomyłkę można znaleźć przez sprawdzenie liczenia w liście lub przez ponowne przeliczenie towaru.

Dokładne ustalenie ilości załadowanej lub wyładowanej drobnicy nie jest rzeczą łatwą. Pomimo swej prostoty kontrola ilościowa ładunku wymaga skupionej uwagi. Gdy przy szybkim tempie przeładunku, poszczególne sztuki towaru n. p. skrzynie, beczki, bele lub wiązki są ustawiane w sposób utrudniający odczytanie cech, względnie gdy cechy są zamazane i nieczytelne — praca kontrolera staje się trudna i męcząca.

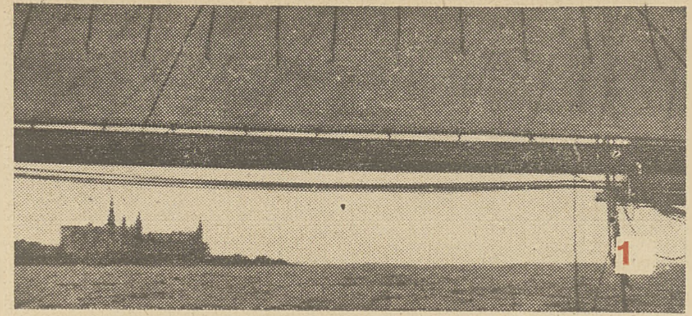
Kontrola towarów masowych polega na stwierdzeniu wagi towaru załadowanego na statek za pomocą kontroli zanurzenia statku lub w wypadku załadunku towaru z wagonu na statek lub wyładunku ze statku na wagon — za pomocą wagi kolejowej.

Na życzenie zleceniodawcy firma kontrolna może dokonać zarówno kontroli ilościowej, jak i wagowej. Procedura kontroli wagowej ma podobny przebieg jak kontrola ilościowa z tą różnicą, że waży się towar w magazynie lub na nabrzeżu.

Do czynności kontrolnych należy także sortowanie według cech, partii i numerów oraz ewentualne przepakowywanie towaru np. w wypadku rozbicia lub uszkodzenia opakowania. Czynności te zwą się manipulacjami magazynowymi.

Przedsiębiorstwa kontrolne nie są obowiązane do pilnowania towaru i nie odpowiadają za ewentualne braki w ładunku, odpowiadają jedynie za skutki udowodnionej pomyłki podczas kontroli.

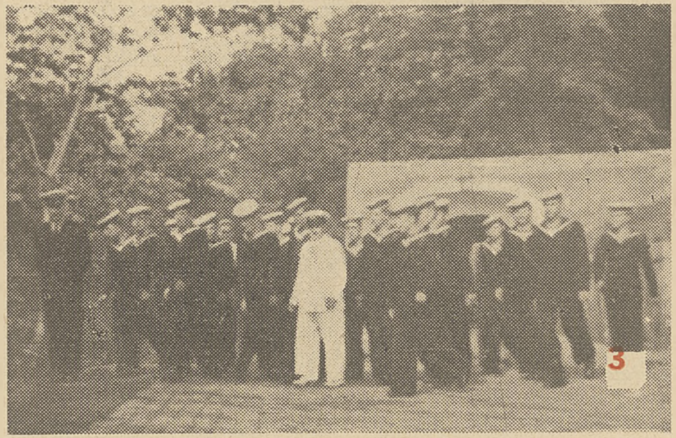
Niektóre przedsiębiorstwa kontrolne podejmują się kontroli towaru zarówno w porcie załadowczym, jak i wyładowczym oraz dają gwarancje że ilość lub waga towaru wyładowanego w porcie przeznaczenia, będzie zgodna z ilością towaru załadowanego w porcie wyjściowym. Jest to tak zwana kontrola z gwarancją t. zn., że przedsiębiorstwo kontrolne bierze odpowiedzialność materialną za braki towaru. Za braki powstałe wskutek udowodnionej kradzieży lub awarii statku oraz za naturalny ubytek zachodzący przy niektórych towarach — przedsiębiorstwo nie bierze odpowiedzialności.

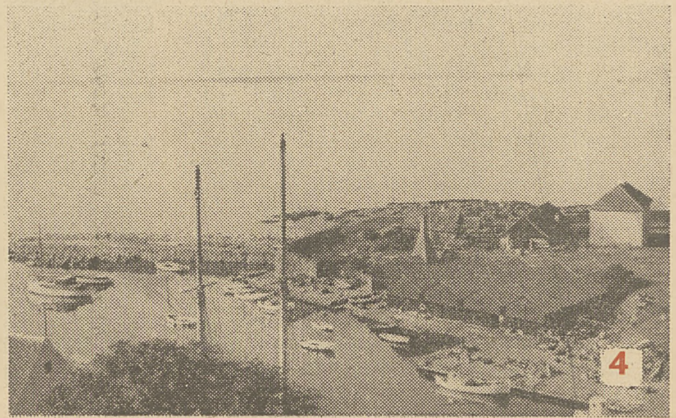

1

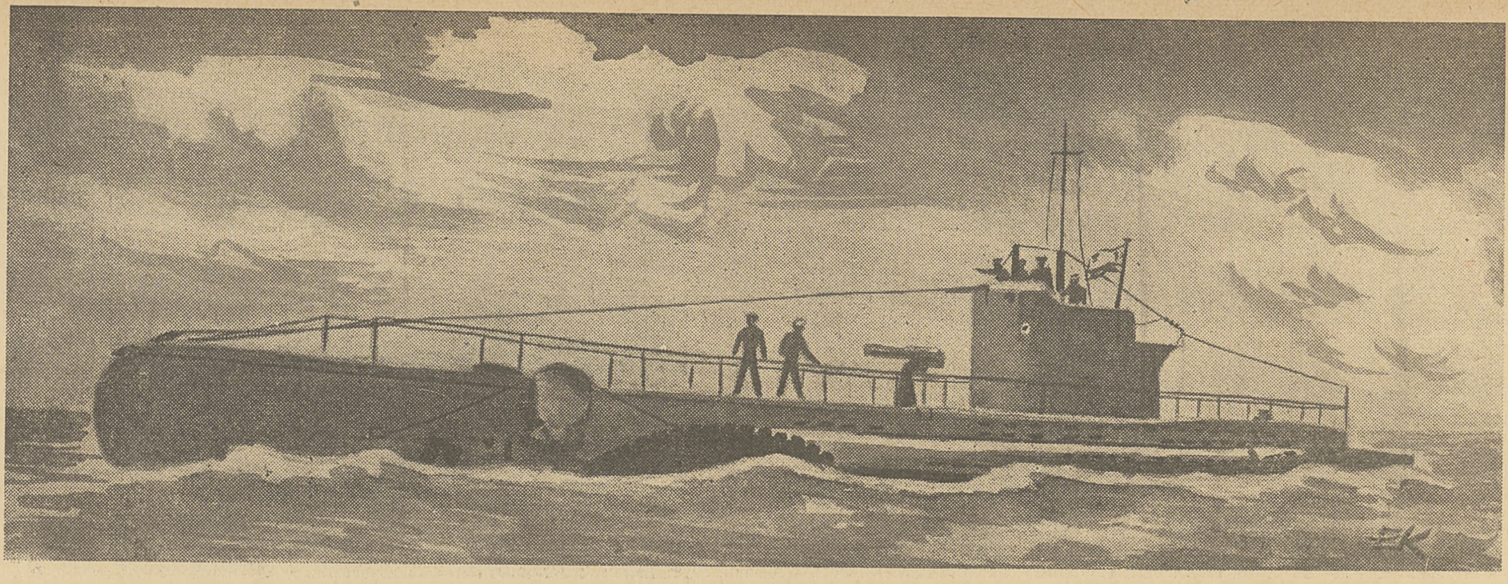
„ZEW MORZA"

Piękny, dwumasztowy szkuner „Zew Morza" — druga obok „Daru Pomorza" żaglowa jednostka szkolna PCWM — w pełni wykorzystał tegoroczny sezon nawigacyjny, nieprzerwanie niemal odbywając rejsy ćwiczebne z uczniami Szkoły Jungów na pokładzie. Co parę tygodni grupa młodych „wilczków" przechodziła na „Zewie" swe pierwsze w życiu pełnomorskie pływanie. Nie były to rejsy dalekie — nie takie jakie odbywa „Dar": wielomiesięczne, wielotysięcznomilowe, przez kilka mórz i oceanów. „Zew Morza" pływał tylko po Bałtyku. Ale zato dziś, zaledwie w rok po rozpoczęciu służby, rasowa sylwetka „Zewu" znana jest nieomal na całym Bałtyku — od Helsinek aż po Göteborg. Oto kilka zdjęć z jednej z ostatnich podróży: 1 — „Zew" płynąc poprzez cieśninę Sund zbliża się do zamku Kronborg, tego samego, w którym Szekspir umiejscowił akcję „Hamleta"; 2 — „Zew" pod pełnymi żaglami; 3 — załoga pod kierownictwem kapitana „Zewu" Józefa Michałowskiego udaje się na zwiedzanie muzeum morskiego w duńskim porcie Helsingör; 4 — postój u brzegów malowniczej wysepki Christiansö. Widoczne maszty „Zewu", w dali Bornholm.


2


3


4



rys. E. Karłowski

OKRĘT PODWODNY „LEMBIT"

Opowiadanie poniższe jest to szereg fragmentów z książeczki pt. „Przyjaciel z „Lembita", pióra radzieckiego pisarza Ilii Amurskiego. Okręt podwodny „Lembit" należał niegdyś do Estonii a z chwilą wstąpienia tego kraju w grono Republik Radzieckich — wszedł w skład Radzieckiej Marynarki Wojennej. W Wojnie Ojczyźnianej odznaczył się jako jedna z najdzielniejszych jednostek Floty Bałtyckiej.

Nieprzyjaciel zajął Libawę i Rygę zagrażając Tallinowi. Flota Bałtycka dzielnie pomagała Armii Radzieckiej, gromiąc wroga na morzu. Okręt podwodny „Lembit" wchodził wówczas w skład zespołu, któremu powierzano najbardziej odpowiedzialne zadania.

Późnym wieczorem 12 sierpnia 1941 „Lembit" otrzymał polecenie dotarcia głęboko na tyły przeciwnika i postawienia w rejonie „O" — pola minowego. Tu bowiem znajdował się węzeł morskiej komunikacji wroga i tędy właśnie przechodziły nieprzyjacielskie konwoje z zaopatrzeniem i wojskiem.

Czarna jak smoła noc żegnała okręt podwodny wychodzący z portu w ciężki i niebezpieczny rejs.

Minęło kilka dni. Tallin został daleko w tyle, gdy „Lembit" minował zajęty przez wroga port libawski, a następnie znów ruszył dalej na zachód. Pozostała za rufą Klajpeda i Piława. „Lembit" minął Gdańsk, lecz i tu nie przerwał swego rejsu bojowego. Ostrożnie, powoli przedzierał się poprzez wrogie pola minowe i sektory dozorowania hitlerowskiej floty. Dnie spędzał pod wodą, nocą wynurzał się badając swe położenie i sytuację wokoło.

Przez kilkanaście dni Bałtyk był cichy i spokojny, a wiaterek ledwie marszczył jego powierzchnię. Lecz w końcu morze wzburzyło się zatargane silnym, sztormowym wiatrem, a fala poczęła tłuc o burty „Lembita", rzucając nim jak piłką. Zapadła noc.

Gwałtowny sztorm chwycił radzieckich podwodników daleko od celu rejsu. Aby uniknąć silnego kołysania i nieustannych ataków rozszalałej fali, „Lembit" mógł zejść pod wodę i w ten sposób kontynuować rejs. Lecz podwodne pływanie było dużo wolniejsze i zużywało cenną energię z akumulatorów, których w nocy nie wolno było osłabiać by je móc wykorzystać w dzień. Noc służyła do ładowania akumulatorów, toteż mimo niesprzyjającej pogody „Lembit" pozostał na powierzchni, idąc do celu poprzez szalejący sztorm.

Okręt to dźwigał się ciężko do góry, to znów zapadał dziobem w rozkołysaną wodną kipiel, a fala bez przerwy tłukła z wielką siłą w rozedrgany od uderzeń kadłub. Wtem gwałtowny wstrząs rzucił wszystkich o ziemię. Załoga zamarła w oczekiwaniu następnego uderzenia. Na szczęście nie nastąpiło. Okręt wpadł widocznie na jakąś nie naniesioną na mapę skałę i przeskoczył przez nią szczęśliwie wraz z falą. Ale nie obyło się bez uszkodzeń:

— Awaria steru kierunkowego! Woda przecieka do kadłuba! — dobiegł na pomost kiosku zatrwożony głos miczmana.

— Przejść natychmiast na ręczne sterowanie. Zbadać i zlikwidować przeciek — spokojnie wydał rozkaz dowódca Aleksy Michajłowicz Matyjasewicz.

Rozkaz ten ratował jednak „Lembita" tylko na krótki okres czasu. Nie można przecież prowadzić długo walki z żywiołem opierając się jedynie na sile ludzkich mięśni. A okręt czekało przecież jeszcze ważne i niebezpieczne zadanie: stawianie min.

Dlatego też dowódca wezwał natychmiast inżyniera-mechanika Mojsiejewa i polecił mu zbadać i naprawić uszkodzenia. Okazało się, że podczas zderzenia ze skałą uszkodzone zostały dziobowe płetwy steru głębinowego, a na skutek pęknięcia przewodów urządzenia hydraulicznego, wyciekł z niego olej, co z kolei unieruchomiło ster kierunkowy. Przecieki okazały się niegroźne i szybko je usunięto.

Okręt zanurzył się i osiadł spokojnie na dnie, co umożliwiło naprawienie urządzenia hydraulicznego i uruchomienie steru kierunkowego. Lecz równocześnie trzeba było umocować nadłamane dziobowe płetwy steru głębinowego aby nie spowodowały poważniejszej awarii kadłuba. Można to było zrobić tylko na powierzchni. „Lembit" wynurzył się zatem i znów zaatakowały go podmuchy wichru i pędzące z hukiem brudnozielone fale.

W takich warunkach, przy gwałtownym kołysaniu, nie bacząc na groźbę zmycia przez fale, trzej dzielni marynarze — Grycenko, Kondraszew i Czeński przez kilka godzin naprawiali uszkodzenia. Dzięki ich wysiłkowi jeszcze tego samego dnia do bazy floty nadszedł radiogram dowódcy „Lembita" który donosił, że uszkodzenia okrętu usunięto i że kontynuuje on swój rejs bojowy.

Postawienie min w rejonie „O" — to sparaliżowanie na pewien przeciąg czasu komunikacji morskiej między bazą zaopatrzenia hitlerowskiego a frontem, to pozbawienie tego frontu dostaw amunicji, paliwa, broni, żywności — to konkretna pomoc okrętu i jego załogi dla walczących z wrogiem oddziałów Armii Radzieckiej. Dlatego „Lembit" nie mógł się cofnąć i nie cofnął się!

Rejs zakończył się sukcesem. Kilka nieprzyjacielskich jednostek z zaopatrzeniem zatonęło na minach postawionych przez „Lembita" a praca bazy zaopatrzeniowej uległa długotrwałej dezorganizacji.

*

Mniej więcej w rok po opisanej powyżej akcji, znów panował w bazie niepokój o „Lembita", który nie wracał z zadania. Na domiar złego hitlerowskie dowództwo floty podało wiadomość o zatopieniu w rejonie „U" radzieckiego okrętu podwodnego. W rejonie tym operował tylko „Lembit".

Co się z nim działo?

Opuściwszy swą bazę na wyspie „H" „Lembit" zeszedł pod wodę i podążył w nakazanym kierunku. Nie raz przechodziły nad nim nieprzyjacielskie okręty, wtedy wyłączał silniki i czekał aż ścichnie szum nieprzyjacielskich śrub. Nie raz przedzierał się przez nieprzyjacielskie pola minowe, ocierając się kadłubem o liny kotwiczne min. Nieraz uciekał przed pękającymi z hukiem bombami głębinowymi. Szedł do celu przez wiele dni i nocy. Cel rejsu — zatoka „U" była jedną z największych i najlepiej strzeżonych baz przeciwnika.

„...Dostać się do silnie strzeżonej bazy przeciwnika, to rzadkie i najbardziej niebezpieczne zadanie jakie może otrzymać podwodnik..."

„Lembit" stawiał dotychczas miny, przeprowadzał zwiad przy nieprzyjacielskich wybrzeżach, dozorował wyznaczone sektory, lecz bojowymi torpedami nie strzelał dotąd ani razu. Toteż nic dziwnego, że załoga i dowódca gorąco pragnęli i nie mogli doczekać się chwili, kiedy będą mogli posłać wrogowi swą pierwszą bojową torpedę.

Wreszcie między skałami urwistego morskiego brzegu pokazała się oczekiwana zatoka. Niestety — nie było w niej ani jednej jednostki godnej torpedy. Niezrażony tym dowódca postanowił czekać, rezerwując torpedy na lepsze kąski.

Nadeszła noc. Okręt podszedł tak blisko brzegu, że osiadł na gruncie i tylko wierzch kiosku ledwo, ledwo wystawał ponad wodę. W takiej pozycji oczekiwano pojawienia się nieprzyjaciela przez kilka nocy z rzędu, na dzień schodząc głębiej pod wodę.

Wreszcie pewnego ranka, gdy dowódca odpoczywał po nocnej wachcie czytając poezje Lermontowa — z centralnego posterunku, od peryskopu rozległ się okrzyk oficera wachtowego:

— Widzę dym na horyzoncie!

Matyjasewicz wyskoczył z koi jak z procy i pobiegł do peryskopu, a przez okręt przebiegł głos dzwonków:

— Alarm bojowy!

— Przygotować aparaty torpedowe!

Jednym rzutem oka objerzał Matyjasewicz horyzont. W kierunku zatoki szedł konwój złożony z ośmiu dużych transportowców, chronionych przez cztery dozorow-

ce i kilka ścigaczy okrętów podwodnych.

Jako ofiarę wybrał dowódca „Lembita" duży transportowiec, około 8 000 BRT, załadowany widać po brzegi i głęboko siedzący w wodzie.

— Uwaga aparaty torpedowe!

Piotr Czeński — ten sam, który w ubiegłym roku tak dzielnie pracował podczas naprawiania uszkodzonego steru głębinowego — ścisnął twardo uchwyt urządzenia odpalającego torpedy.

Sekundy i minuty wlokły się niemożliwie długo, a załoga zamarła na stanowiskach oczekując rozkazu. Wreszcie gdy upatrzony transportowiec znalazł się w dogodnej do strzału pozycji padła komenda:

— Pal!

Okręt drgnął lekko, oswabadzając się od torped i jakby chcąc wydrzeć się z rąk sternika. Lecz bosman Dmitriew czuwał i nie pozwolił okrętowi zejść z kursu ani na ułamek stopnia.

— Bardzo dobrze bosmanie — pochwalił go dowódca dając rozkaz zejścia głębiej pod wodę.

Załoga wstrzymała oddechy. Wszystkich pochłaniała jedna myśl:

— Trafiły, czy minęły się z celem?

Znów sekundy powlokły się w nieskończoność. W pomieszczeniach panowało takie wielkie milczenie, iż słyszeć można było niemal bicie serc stojących obok siebie ludzi. Nawet elektryczne silniki i furkoczący zazwyczaj dokuczliwie żyrokompas, również jakby ucichły zupełnie.

Dowódca polecił wyjść na głębokość peryskopową i w tej właśnie chwili dał się słyszeć cichy, przytłumiony odgłos wybuchu. Gdy ciekawski peryskop wyjrzał na powierzchnię i ociekając jeszcze wodą pokazał pierwszy lekko zamazany obraz sytuacji — przełamany na pół, płonący transportowiec tonął chylając się coraz mocniej na burtę. Z pokładu do wody skakali ludzie.

— Piotrze Piotrowiczu! Podajcie do wiadomości: nieprzyjacielski transportowiec 8 000 BRT zatopiony! Gratuluję załodze zwycięstwa!

Ledwie dowódca skończył mówić, gdy w pobliżu rozległy się raz po raz silne wybuchy bomb głębinowych. To dozorowce przeszły do kontrataku.

Tego dnia załoga „Lembita" pierwszy raz poznała na własnej skórze jak ciężko jest okrętowi podwodnemu, gdy nieprzyjaciel atakuje go bombami głębinowymi.

Hydroakustyk Mikołajew zlany potem i przejęty spoczywającą na nim odpowiedzialnością, co chwila meldował dowódcy:

— Nieprzyjaciel z prawej!... kurs...

— Nieprzyjaciel z lewej!... kurs...

— Nieprzyjaciel zachodzi od rufy!...

— Dwa dozorowce idą kontrkursem!...

Bomby wybuchały ze wszystkich stron, a okręt ledwie nadążał robić zwroty i uchylać się od nieustannych ataków, odchodząc zwolna na wschód. „Lembit" chciał jak najszybciej ujść wrogowi i skryć się, aby zmyliwszy ślady, znów powrócić na pozycję.

Wreszcie po długich godzinach wróg dał się oszukać — załoga odetchnęła. Aby nie ujawniać swego położenia, dowódca nie powiadomił nawet bazy o sukcesie.

Nadeszły dni dalszego bezustannego krążenia po wodach nieprzyjacielskich — niestety, bez rezultatu. Nie sprzyjała pogoda, kończyły się zapasy, czas było wracać do bazy. Lecz dowódca postanowił pozostać w sektorze nieprzyjaciela jeszcze jedną dobę. Miał przeczucie, że tym razem napotka przeciwnika.

I rzeczywiście — 14 września 1942 r. od peryskopu rozległ się radosny głos wachtowego oficera:

— Widzę nieprzyjacielskie jednostki!

Alarm postawił wnet wszystkich na nogi. „Lembit" skierował się na spotkanie nieprzyjaciela. W konwoju szły tylko dwa transportowce, ale były to grube kęski po 10 000 BRT, a liczna osłona wskazywała, że wiozą cenny ładunek. Mógł on się składać np. z zaopatrzenia dla 2 dywizji na okres 4 miesięcy, mogły to też być 2 miliony pocisków artyleryjskich! Taka gratka nie często się zdarza!

Komendy pobiegły zwykłym trybem, nastąpił atak, po którym „Lembit" zeszedł głęboko pod wodę. I znów długo nie było słychać wybuchów. Wreszcie — zabrzmiały. Obie torpedy były trafne. Gdy „Lembit" powrócił na głębokość peryskopową stwierdzono, iż jeden transportowiec przechyla się na burtę, a drugi, trafiony widać w maszynownię, tonie w obłokach dymu i pary.

Lecz oto znów nowe komendy:

— Opuścić peryskop! Ster lewo na burt! Przygotować aparaty torpedowe!

Lecz do nowego ataku nie doszło. W tej samej bowiem chwili podsłuch zameldował:

— Z prawej dozorowiec... kurs...

— Motory stop!

Cisza zaległa okręt. Przerwał ją przeciągły łoskot wybuchających seriami bomb głębinowych. Przygasło światło, rozległ się stęk stalowych wiązań kadłuba.

— Cała naprzód!

Szum motorów nie był niebezpieczny podczas wybuchów bomb, „Lembit" zaś usiłował ujść niebezpieczeństwu. Lecz znów zabrał głos hydroakustyk:

— Z lewej kurs... zbliża się dozorowiec...

— Z prawej kurs... niszczyciel...

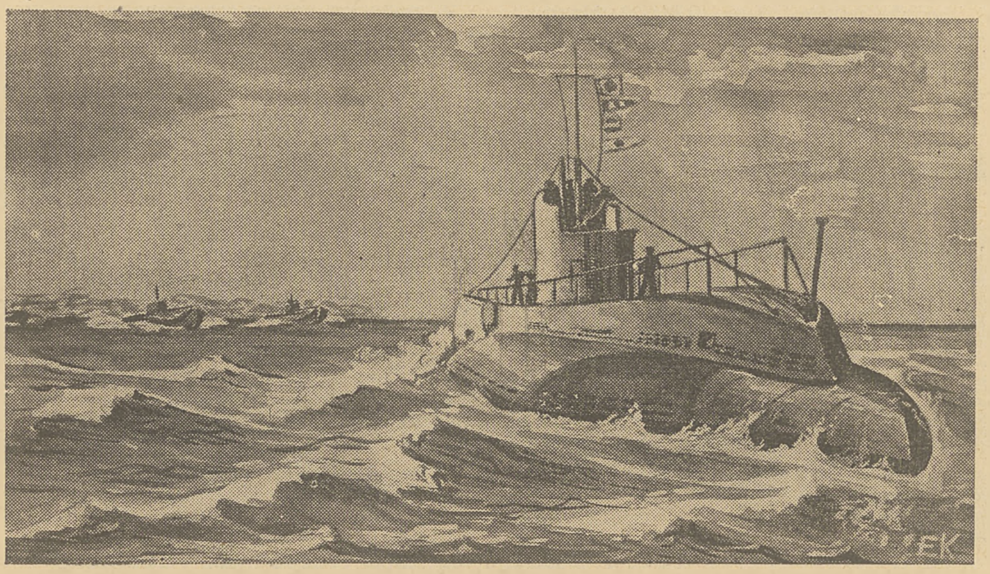
— Za rufą 2 ścigacze...

— Z lewej kurs... słyszę szum śrub...

Dopiero teraz rozpoczęło się piekło. Dziesiątki bomb rwały się wokół okrętu na różnych głębokościach, podrzucając go na wszystkie strony. Wyglądało to tak, jakby jakieś podwodne giganty podrzucały piłkę. Nie było to jednak wcale wesołe...

... Ja „Lembit" — ja „Lembit"!...

rys. E. Karłowski



Wtem wybuch potworny w swej bliskości targnął okrętem i rzucił go o dno. Zgasło światło. Ogłuszeni ludzie poupadali na stalowe płyty. Do centrali wtargnął słup ognia i dymu. Pożar!

Okręt leżał na dnie, na 36 metrach.

Meldunki napływające ze wszystkich oddziałów potęgowały grozę położenia:

— Woda wdziera się do kadłuba!

— Pali się oddział akumulatorni!

— Radiostacja zniszczona!

— Pożar się wzmaga!

— Uszkodzony podnośnik działa!

Dowódca pośpieszył natychmiast na miejsce awarii i zmobilizował wraz z komisarzem całą załogę, która nie zważając na rwące się wokoło bomby zajęła się gaszeniem pożaru i udzielaniem pomocy kontuzjowanym i poparzonym. Najgorzej czuł się radiotelegrafista Halenko, który był nie tylko poparzony ale miał połamane nogi. Mimo to Halenko chciał wracać do siebie naprawiać radiostację!

„Lembit" leżał na dnie kilka godzin. Wokoło rwały się bomby, kadłub trzeszczał, lecz nastrój się poprawił. Ugaszono pożar, zabezpieczono uszkodzenia kadłuba, woda przestała się wdzierać. W pewnej chwili hydroakustyk stwierdził ze zdziwieniem, że nie słychać szumu śrub nieprzyjacielskich okrętów, że na powierzchni panuje martwa cisza!

— Wróg uszedł!

— Sprawdzić jeszcze raz dokładnie wokoło!

— Nic nie słychać, towarzyszu dowódco!

— Sprawdzić działanie sterów kierunkowych!

— Stery działają!

— Sprawdzić działanie sterów głębinowych!

Cisza. Wszyscy zastygli w oczekiwaniu.

— Stery głębinowe działają!

— Załoga na stanowiska do wynurzania!

Poprzez snujące się wewnątrz dymy i odór gazów, zmęczona walką załoga trwała na posterunkach. Z trudem oddychając, marynarze wsłuchiwali się w syk sprężonego powietrza w przewodach i bulgot w zbiornikach.

— Przedmuchać środkowe zbiorniki!

Dowódca z uwagą śledził strzałkę głębokościomierza. Ani drgnęła. Okręt trwał na miejscu.

— Przedmuchać zbiorniki balastu głównego!

Znów szum i bulgotanie powietrza, a okręt trwa w miejscu.

Zimny pot zrosił czoło dowódcy. „Lembit" przyrósł do gruntu!

Matyjasewicz spojrzał na wskaźnik sprężonego powietrza. Zostało go niewiele. Ludzie zmęczeni, w okręcie duszno.

— Sprawdzić wszystkie zbiorniki! Sprawdzić całe urządzenie do opróżniania!

Wtedy marynarz Posławczuk zameldował, że powietrze nie wychodzi przez zbiorniki a przez wentyle! Bombardowanie zmieniło ich położenie i oto była przyczyna pozostawania „Lembita" na dnie.

Gdy zameldowano po chwili o sprawdzeniu wentyli oraz klap balastowych, padł ponowny rozkaz:

— Przedmuchać zbiorniki!

„Lembit" wypłynął! Okaleczony, bez radia, goniący resztkami paliwa, powracał do bazy. Spędzając noce na powierzchni, dnie zaś pod wodą, mijał nieprzyjacielskie pola minowe i sektory dozorowania.

Gdy podszedł do swej bazy i badał przez peryskop horyzont, wzięto go za nieprzyjaciela. Wyruszyły przeciw niemu ścigacze...

Wzruszający był widok dla postronnych obserwatorów, gdy na powierzchni, wynurzając się powoli, ukazał się uszkodzony okręt podwodny z częściowo zniszczonym kioskiem i sygnałem flagowym podał do wiadomości swą tożsamość:

— Ja „Lembit" — ja „Lembit"!

Tak wrócił oczekiwany i uważany już za stracony bohaterski okręt podwodny z bohaterską załogą. Wrócił, by po wyleczeniu swych ran nadal walczyć z nienawistnym wrogiem.

I L I A A M U R S K I

opracował S. W.

OPOWIEŚCI lin okrętowych



Rozpoczynamy cykl opowiadań objętych wspólnym tytułem WĘDRÓWKI PO STATKACH. Podczas tych „wędrówek“ zwiedzą Czytelnicy najskrytsze zakamarki statku i zawrą bliższą znajomość ze wszystkim, co się na nim znajduje. Stykając się z narzędziami pracy marynarza poznają jednocześnie jego pracę a przez to nauczą się oceniać ją właściwie. Ci spośród Czytelników, którzy pragną zostać marynarzami będą mogli porównać swoje marzenia z rzeczywistością i zorientować się w warunkach obranego zawodu.

W magazynie na dziobie statku drzemią liny. Leżą tu zwoje nowe, dostarczone prosto z fabryki, oczekujące pocięcia na odpowiednie odcinki i włączenia do osprzętu statku; leżą też spracowane i przetarte od częstego użycia — liny stare. Gdybyś, zaszedłszy tu, usiadł cichutko, popatrzył życzliwie na martwe przedmioty i popuścił wodze fantazji — usłyszałbyś zapewne cichy szept ich zwierzeń i opowiadań...

... — Jesteśmy liny. Swoim giętkim, długim, niełamliwym kształtem wiernie służymy człowiekowi do różnorodnych jego celów. Spotkasz nas wszędzie: w domu i w fabryce, na wsi i w mieście.

Przede wszystkim jednak spotykasz nas tu, na statku. Bez nas nie mógłbyś wykonać prawie żadnej pracy przy obsłudze statku. Jesteśmy nieodłącznym narzędziem w dłoni marynarza, jesteśmy nierozłączalną częścią każdego statku...

RODOWODY LIN

Wyróżniamy dwie wielkie rodziny: LIN WŁÓKIENNYCH i LIN DRUCIANYCH, różniących się budową, ale zgodnie współpracujących dla dobra człowieka.

Liny włókienne znane ludzkości od paru tysięcy lat zawdzięczają swoje istnienie przede wszystkim roślinom dostarczającym włókna:

- konopiom (rys. 1)
- orzechom palmy kokosowej (rys. 2)
- pewnej odmianie bananów (rys. 3)
- agawom (rys. 4)

Przyjrzyj się Czytelniku, rysunkom tych roślin oraz pękom wydobytego z nich włókna. Łatwo pojmiesz, że w zależności od rodzaju włókna, jego długości, elastyczności, mocy i ciężaru — liny posiadają różne właściwości.

Liny konopne są mocne, ale twarde i ciężkie. Przed gniciem w wodzie morskiej zabezpiecza się je przez nasycenie smołą, czyli nasmołowanie.

Specjalna odmiana bananów dostarcza włókna do wyrobu lin zwanych manilami. Są one bardzo mocne, a przy tym lekkie, miękkie i nie gniją w wodzie morskiej.

Liny kokosowe są jeszcze lżejsze, ale znacznie słabsze, ponieważ włókno używane do ich wyrobu, stanowiące osłonę orzecha kokosowego jest krótkie (25 — 30 cm), ale za to twarde i niełamliwe.

Liny z włókien agawy zwane sizalowymi mają właściwości zbliżone do manili, są jednak nieco słabsze, twardsze i cięższe.

Rzadziej wyrabia się liny z włókien bawełny. Są one bardzo słabe, ponieważ długość włókna nie przekracza 4 cm.

Ostatnio do wyrobu lin zaczęto używać sztucznych włókien np. nylonu

Rodowód lin drucianych nie jest tak egzotyczny, jak manili, sizalu lub kokosu. Drut, z którego one powstały, wyprodukowany został w stalowni. Dla ochrony przed rdzą pocynkowano go. W tym stanie znalazł się w fabryce lin, gdzie wirując na bębnach specjalnych maszyn spleciony został w linę stalową.

ZERWIE SIĘ CZY NIE ZERWIE

Jeżeli będziesz próbował zerwać pojedyncze włókno — uda się to bez trudu. Cienki drut po parokrotnym przełamaniu również ci ulegnie.

Jeżeli jednak ponowisz próbę zerwania z wiązką słabych włókien lub drutów — na nic twoje wysiłki. Posiada ona moc znacznie większą niż jej pojedyncze składniki.

Na tej zasadzie oparta jest budowa liny.

Przyjrzyj się rysunkowi 5 Widać na nim, jak pojedyncze włókna (a) skręcone są w cienką wiązkę zwaną nicią linową (b). Kilkanaście takich nici zwiniętych ściśle jedna przy drugiej tworzy pokrętkę (c), a trzy pokrętki składają się na linę.

Oprócz lin zwykłych, najczęściej trzypokrętkowych, spotykamy najmocniejsze i bardzo grube liny kablowe, które powstają przez skręcenie razem 3 lin zwykłych.

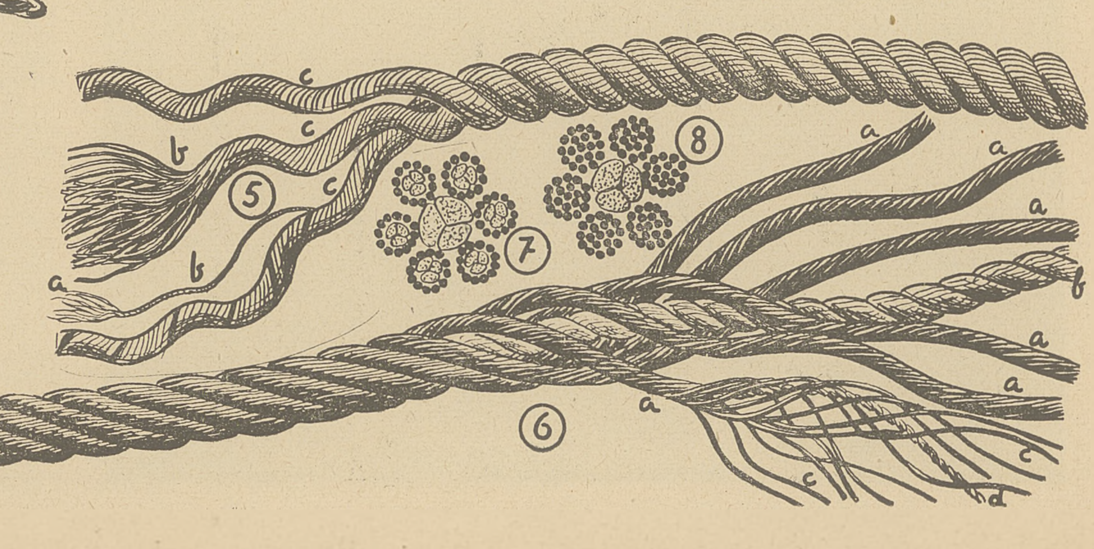
W podobny sposób zbudowana jest lina druciana (rys. 6), zwana popularnie „stalówką“. Składa się ona z 6 pokrętek











(a) oraz rdzenia ze smolonej liny konopnej (b). Każda pokrętka zawiera kilkanaście drutów (c) oraz rdzeń konopny, tzw. „duszę“ (d), co widać na przekroju 7. Obecność duszy w każdej pokrętce daje linie stalowej odpowiednią miękkość. Bywają jednak stalówki twarde, stosowane w olinowaniu nieruchomym (np. wanty — trzymające maszty do boku). Nie potrzebna im jest miękkość, natomiast wymagana jest duża moc. Pokrętki tych lin nie posiadają więc rdzenia włókiennego i składają się wyłącznie z drutów, jak to widać na przekroju liny pokazanym na rys. 8.

Wytrzymałość każdej liny da się ściśle określić. Służą do tego wzory wyprowadzane z wielu doświadczeń. Są one bardzo proste. Trzeba znać tylko średnicę liny w centymetrach. Po podniesieniu tej liczby do kwadratu i podzieleniu przez 10 otrzymuje się najwyższe dopuszczalne obciążenie w tonach.

Wygląda to w formie wzoru:

$$\text{moc w tonach} = \frac{d^2}{10}$$

(d = średnica liny w centymetrach) np. lina o średnicy 3 cm wytrzyma obciążenie $= \frac{3 \,.\, 3}{10} = 0{,}9$ tony czyli 900 kg. Przeciążenie liny nie powoduje od razu jej zerwania, natomiast zniekształca i uszkadza pokrętki, które nie powrócą po usunięciu obciążenia do poprzedniego stanu.

Zerwanie liny nastąpi wówczas, kiedy ciężar na niej zawieszony przekroczy kilkakrotnie dopuszczalną normę.

JAK PRZEDŁUŻYĆ ŻYCIE LINY

Stwierdziliśmy już, że lina jest mocna, choć składa się z kruchych włókien lub drutów. Jeżeli jednak zaatakowane zostaną po kolei pojedyncze jej składniki na nic nie zda się jej moc.

Zastanówmy się, co grozi włóknom liny. Mogą one zbutwieć w wilgoci, przetrzeć się lub pęknąć przy nadmiernym zgięciu liny, choćby nawet nie obciążonej. Drutom grozi przerdzewienie oraz pęknięcie miejsca parokrotnego załamania.

Chcąc więc przedłużyć życie liny i utrzymać ją w dobrym stanie trzeba ją bronić przed wspomnianymi niebezpieczeństwami. Nie wolno dopuścić, żeby koniec liny zaczął się rozplatać tworząc tak zwany „krowi ogon“ (rys. 9). Natomiast należy zawsze każdy koniec liny zabezpieczyć opaską (10). Zwijanie lin musi się odbywać zgodnie z ich skrętem to jest przeważnie z lewej w prawo (rys. 11). Lina zwijana odwrotnie nie układa się dobrze i podlega szkodliwym naprężeniom (rys. 12). Zwoje muszą być dostatecznie wielkie, tym większe im lina jest grubsza.

Liny włókienne trzeba strzec przed wilgocią i najlepiej podwieszać je w przewiewnym, suchym miejscu.

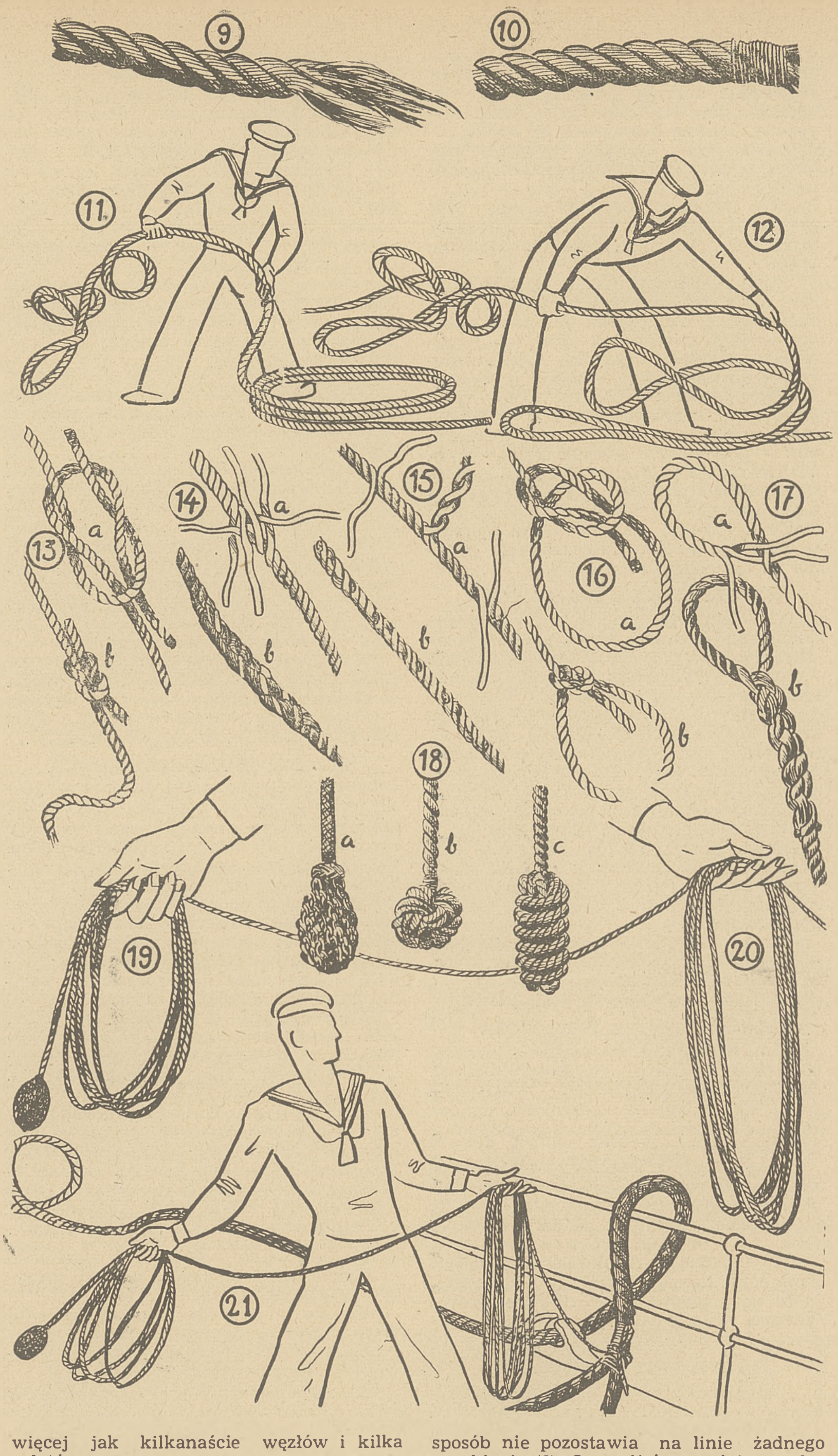
WĘZŁY I SPLOTY, KTÓRE BUDZĄ ZAUFANIE

Sztuka obchodzenia się z linami oprócz ogólnej orientacji w ich właściwościach i sposobie ich przechowywania — obejmuje przede wszystkim umiejętność właściwego łączenia lin i przymocowywania ich do różnych przedmiotów, czyli umiejętność wykonywania węzłów i splotów.

Nauczmy się rozróżniać te dwa pojęcia. Z węzłem mamy wtedy do czynienia, gdy przy wykonywaniu żądanego połączenia nie naruszamy układu pokrętek liny. Natomiast przy splocie połączenie lin następuje dzięki odpowiedniemu przesunięciu pokrętek.

Splot jest wygodniejszy w użyciu i wykonuje się go zawsze wtedy, gdy ma pozostać na stałe. Kiedy lina ma wykonać jednorazowe zadanie — połączenie wykonujemy przy pomocy węzła.

Zdumienie Was ogarnie na wiadomość, że ilość znanych węzłów i splotów marynarskich dochodzi do 4 000. W praktyce codziennej marynarz stosuje jednak nie



więcej jak kilkanaście węzłów i kilka splotów.

Na rysunkach obejrzymy kilka przykładów węzłów i splotów. Oto jak łączy się dwie jednakowe liny najpierw przy pomocy najbardziej znanego węzła zwanego „prostym“ (13). Widzimy go najpierw w stanie rozluźnionym (a), a poniżej po zaciśnięciu (b).

A teraz spójrzcie na połączenie tych samych lin przy pomocy splotu, który nosi miano „krótkiego“ (14). Do jego wykonania trzeba najpierw rozwinąć pokrętki obu lin (a), a następnie każdą z nich przepleść pod pokrętkami drugiej liny. Tylko nieznaczne zgrubienie wskazuje, że w tym miejscu zrobiono splot (b).

Możemy też wykonać połączenie splotem „długim“ (15), przy którym odplatamy z jednej liny pokrętkę i na jej miejsce wplatamy pokrętkę drugiej liny (a). Ten sposób nie pozostawia na linie żadnego zgrubienia (6). Oczywiście w miejscu splotów lina nie ma poprzedniej wytrzymałości.

Często na końcu cumy chcemy mieć ucho. Możemy je wykonać albo przy pomocy węzła „ratowniczego“ (16), który widzimy w rozluźnieniu (a) i po zaciśnięciu (b), albo przy pomocy splotu (17).

Na stalówkach stosujemy wyłącznie sploty.

GŁOS LINEK

Popuśćmy wodzy fantazji i pozwólmy linom snuć swoje zwierzenia przerwane na początku. Głos mają najcieńsze liny...

... — Spełniamy zadania najróżnorodniejsze i choć nie podnosimy ciężarów — jesteśmy niezbędne na każdym statku.

Obciążone ołowiem sondujemy w głąb

mierząc głębokość. Przenosimy na licznik obroty wleczonego za statkiem propellera, pozwalając mierzyć przebytą drogę. Mocujemy pokrowce, okrywające przed niepogodą niektóre przedmioty na statku. Umocowane przy wantach tworzymy drabinki, pozwalające marynarzom szybko wbiegać na maszt.

Jako flaglinki podnosimy do góry bandery oraz różnobarwne flagi sygnałowe, służące do porozumiewania się na odległość.

Jeżeli zaopatrzysz nas w ciężarek, którym może być woreczek piasku opleciony cienką linką (18a), gałka opleciona wokół niewielkiego przedmiotu (18b) lub nawet parę razy złożony i raz przy razie owinięty koniec linki (18c) — służyć ci będziemy jako niezawodna rzutka, o ile tylko potrafisz prawidłowo ułożyć ją w ręku i cisnąć celnie a z rozmachem. Pamiętaj, aby w prawej ręce trzymać kilka małych zwojów (19) poniżej których zwiesi się ciężarek. Reszta zwojów równo ułożonych niech spoczywa w lewej ręce (20). Z rozmachem i celnie rzucona rzutka upadnie w żądanym miejscu, umożliwiając podanie na ląd cumy (21)...

WSPOMNIENIA Z ŻAGLOWCÓW

... — Giniemy już w mgle zapomnienia, my — dumne liny z żaglowców — struny, na których wiatry wszystkich mórz i oceanów wygrywały potężne melodie sztormów (rys. 22).

Niegdyś czujne i sprawne — trwałyśmy w nieustannym pogotowiu, aby na szarpnięcie ręki marynarza podciągnąć do rej płótna żagli. Jako fały, topenanty, szkoty, halsy, brasy, gejtawy czy gordingi biegłyśmy setkami przy masztach i rejach, tworząc skomplikowane olinowanie, umożliwiające precyzyjne manewrowanie każdym drzewcem i każdym żaglem. Jako wanty, sztagi i parduny trzymałysmy maszty, broniąc je przed złamaniem pod naporem wichury.

Dziś spotkasz nas tylko na statkach szkolnych lub w uproszczonej i skarłowaciałej postaci na jachtach i mniejszych, pomocniczo ożaglowanych jednostkach...

MÓWIĄ LINY Z PAROWCÓW

... — Na naszych statkach nie ma niebosiężnych masztów i wielkich płótnik żagli. Zastąpiła je skutecznie niepozorna śruba, ukryta głęboko przy rufie i nieustanny pomruk maszyn, schowanych w kadłubie.

Maszty naszych statków otrzymały inne zadanie: ułatwić przeładunek. Nie ujrzysz więc wielu lin przy maszcie parowca, a te które tam są, policzysz na palcach jednej ręki:

Oto topenanta, regulująca kąt nachylenia bomu ładunkowego (23a) 2 gaje (23b), które go przesuwają lub unieruchamiają, wreszcie rener (23c) — lina zakończona hakiem i nawinięta na bęben windy...

TRUD LINY RYBACKIEJ

... — Całe bogactwo, które czerpiecie z morza — zawdzięczacie naszej pracy. My, cienkie linki sizalowe powiązane w pracowitych rękach sieciarek milionami węzłów (24) — tworzymy niezawodne narzędzie rybaka — sieć (25) Zbudowana jest ona z lin, ciągnięta za statkiem przy pomocy lin.

Ciężka jest praca sieci, wleczonej po dnie, zaczepiającej o różne przeszkody i obciążonej coraz to zwiększającym się ładunkim złowionej ryby. Wreszcie zaciąg się kończy i pełna sieć podciągnięta zostaje do burty. Liny unoszą ją nad pokład, a po rozwiązaniu jednym szarpnięciem węzła zamykającego jej wylot — srebrna lawina ryb wali się na deski.

Jakaż ulga dla naprężonych wiązań sieci. Ale wytchnienie nie trwa długo, Oto już zreperowano kilka rozdartych oczek i trud rozpoczyna się na nowo...

MÓWIĄ CUMY

... — Nasze zadanie jest zawsze jednakowe. Musimy mocno i pewnie trzymać statek w wyznaczonym miejscu przy nabrzeżu.

Uchem zaplecionym na jednym końcu chwytamy pachołek na lądzie, a drugi koniec obłożony jest na podwójnym pachołku na statku (rys. 30).

W okuciu przez które wybiegamy poza pokład, tzw. półkluzie (31) owijają nas marynarze kawałkiem płótna, aby zabezpieczyć przed przetarciem. Żeby zaś szczury z lądu nie wędrowały po nas na pokład — zakładają tarcze ochronne.

Marynarze rozróżniają wśród nas 2 rodzaje: cumy, które biegną od rufy i dziobu w kierunku od statku (29a) oraz szpringi — które biegną również od dziobu i rufy, ale w kierunku do środka statku (29b)...

WIERNA SŁUŻBA DO KOŃCA

... — Kiedy już zbliża się starość, której zwiastunem są przetarte i popękane pokrętki — rola nasza jaką pełniłyśmy w okresie pełni sił dobiega końca. Nie można już zaufać, że podniesiemy bezpiecznie wyznaczony ciężar, że utrzymamy pewnie statek przy nabrzeżu, choć wicher będzie się starał go oderwać; że dociągniemy do burty sieć pełną ryby. Ale nie znaczy to, że skończyła się nasza służba dla człowieka. Przechodząc na emeryturę dostajemy nowe, już łatwiejsze zadania.

Oto wyplatają z nas odbijacze (26), które zabezpieczą burty statku przed ocieraniem się o chropowate nabrzeże portowe. Oto zręczne ręce marynarza robią z nas maty-wycieraczki do nóg (27). Najbardziej zniszczone liny służą do utrzymania czystości na pokładzie, tworząc po rozpleceniu pokrętek na poszczególne nici i obsadzeniu całego ich pęku na drążku — pewnego rodzaju miotłę tzw. suszkę, chłonącą chciwie wodę (28) i używaną do usuwania wilgoci z zakamarków statku...

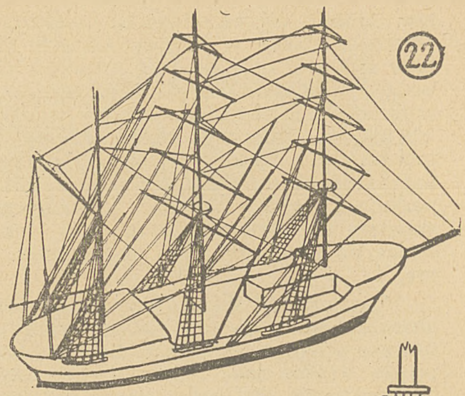
✵

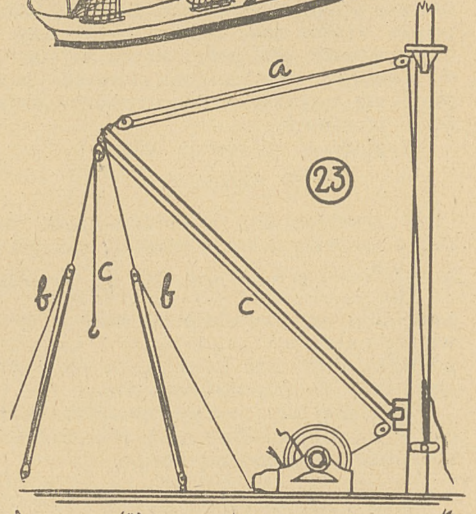
Cichną głosy lin i pora opuścić magazyn na dziobie statku.

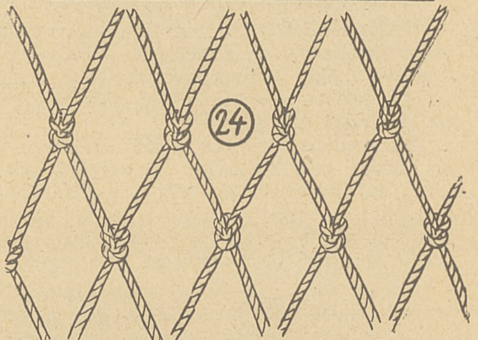
Nic się w nim nie zmieniło przez tę krótką chwilę, kiedy pozwoliliśmy wyobraźni ożywić martwe przedmioty i pozwolić im przemawiać.

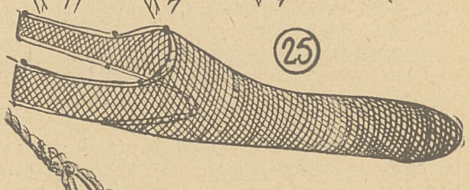
Ale mimo woli innym okiem patrzymy teraz na liny, rozumiejąc ich konstrukcję i zadania, jakie wypełniają dla człowieka.

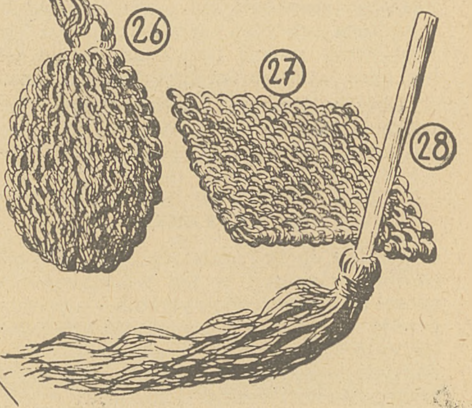
Sel.

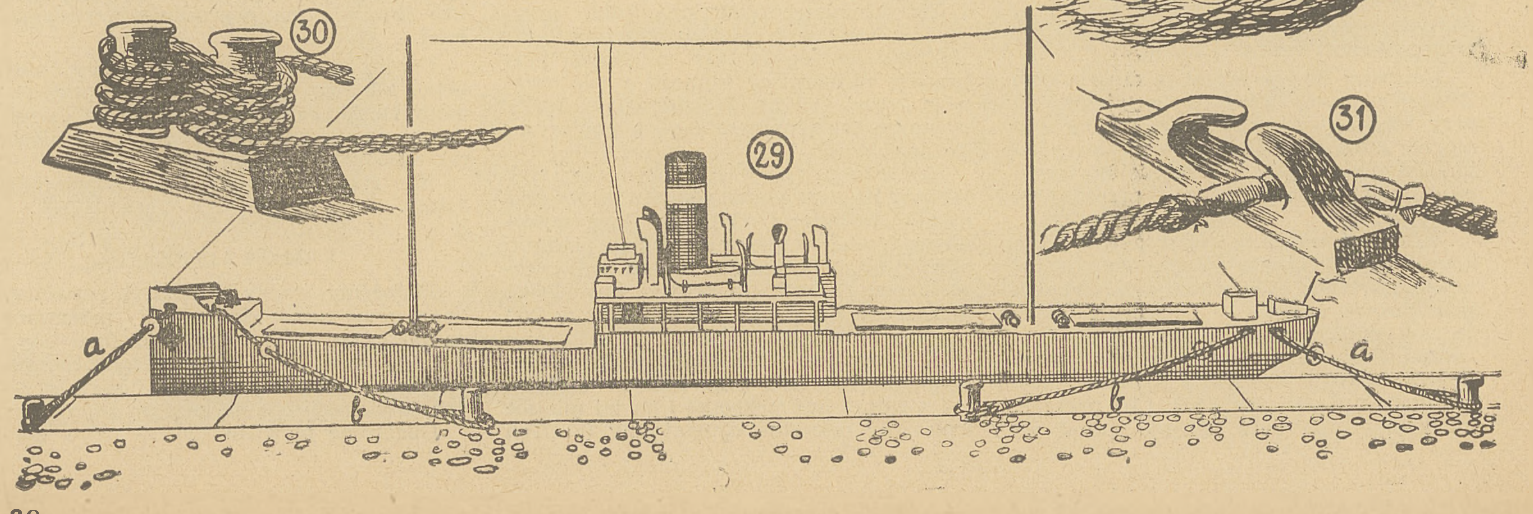












NA MORSKIM HORYZONCIE

ŻYCIE PORTÓW

Szeroko dyskutowane zagadnienie, czy porty polskie mają mieć charakter uniwersalny, czy też mają się specjalizować w przeładunku poszczególnych grup towarowych, jak również zagadnienie roli małych portów, znalazło w morskim planie sześcioletnim właściwe rozwiązanie. Porty polskie będą w zasadzie portami uniwersalnymi, tj. każdy z nich będzie przeładowywał wszystkie towary, z przewagą jednak przeładunku towarów masowych i tranzytu, tak masowego jak i drobnicowego w Szczecinie. W zespole portowym Gdańsk-Gdynia przeważać będą: w Gdańsku towary masowe, a w Gdyni drobnica. Małe porty będą przede wszystkim portami rybackimi. Obrót ich oprze się również na towarach napływających z bezpośredniego zaplecza, tj. na rozwijającym się tam przemyśle rolniczo-spożywczym i przetwórstwie rybnym. Dynamika rozwojowa przeładunku jest w poszczególnych portach nierównomierna. Najwyższy wzrost planowany jest w Szczecinie, przy czym najsilniej wzrośnie tam przeładunek rudy i drobnicy, w tym zwłaszcza tranzytowej. Rezerwa zdolności przeładunkowej portów wzrośnie w planie sześcioletnim bardzo silnie. Złoży się na to: rozbudowa urządzeń przeładunkowych, modernizacja urządzeń przeładunkowych (uruchomienie największego w Europie tasmowca i wywrotnic wagonowych), wzrost długości nabrzeży, zmniejszenie przeładunku rocznego na jedno nabrzeże oraz zwiększenie godzinowej wydajności urządzeń przeładunkowych, wzrost przeładunku na metr bieżący nabrzeża, wzrost powierzchni magazynowej, skró-



W sierpniu odbyła się w Gdańsku pierwsza powszechna narada racjonalizatorów i pracowników morza.

cenie czasu magazynowania, czyli wzrost przelotności magazynów, właściwe rozstawienie urządzeń przeładunkowych, oparcie ich pracy na dokładnych normach technicznych i właściwe wyzyskanie nabrzeży i magazynów. Głównym nakazem planu sześcioletniego w gospodarce portowej będzie nie tylko ilościowy wzrost zdolności przeładunkowej, ale i doskonalenie sprawności, szybkości i jakości przeładunku, doskonalenie obsługi statków i walka o obniżenie kosztu własnego usług portowych.

Brak sprzętu pogłębiarskiego w latach 1945-47 uniemożliwiał prowadzenie normalnych robót czerpalnych w porcie szczecińskim, tym bardziej koniecznych, że zaniechanie tych robót w ostatnich latach wojennych było powodem znacznego zamulenia toru wodnego i basenów portowych. W latach 1948 i 1949 rozpoczęto intensywne prace czerpalne. Oddział Robót Czerpalnych i Podwodnych Zarządu Portu Szczecin likwiduje w dalszym ciągu zaległości wojenne przez dokonywanie dalszych podczyszczeń zamulonych kanałów i basenów. Przy wielu nabrzeżach portowych prace już zostały całkowicie zakończone. Do końca sierpnia rb. wykonano około 50% robót zamierzonych na rok 1950, przy czym trzeba zaznaczyć, że prace czerpalne rozpoczyna się w kwietniu, po minięciu okresu zimowego. Muł wydobywany w czasie prac pogłębiarskich zużytkowany jest do podnoszenia poziomu przylegających do portu terenów depresyjnych i nieużytków, stwarzając z rozległych obszarów, zarośniętych dotąd trzciną i szuwarami, pola o dużej wartości rolniczej. Tym systemem uzyskany zostanie znaczny obszar pierwszorzędnej ziemi ornej. Będzie to dodatkowa korzyść, wynikająca z robót czerpalnych prowadzonych na terenie portu szczecińskiego.

W małych portach Pomorza Zachodniego, Kołobrzegu, Ustce i Darłowie panuje ożywiony ruch. Wśród statków zagranicznych, odwiedzających te porty, na pierwsze miejsce wysunęła się bandera szwedzka, a po niej duńska. W toku są prace przy pogłębianiu basenów w Ustce i Kołobrzegu. W Darłowie Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych wydobyło z dna zatopioną pogłębiarkę. Centrala Złomu kończy oczyszczanie basenów ze złomu. Idąc za przykładem portowców wielkich polskich portów Gdańska, Gdyni i Szczecina, załogi małych portów dokładają starań do przedterminowego wykonania planu 6-letniego.

STATKI I ŻEGLUGA

W okresie planu 6-letniego przewiduje się przeszło 3-krotny wzrost morskich przewozów towarowych w porównaniu z rokiem 1949. Wzrost ten jest w ścisłej zależności od planowanego wzrostu masy towarowej handlu zagranicznego i tranzytu przez polskie porty. Udział polskiej floty handlowej w przewozie towarów przechodzących przez nasze porty morskie stale się powiększy. W roku 1949 przewozy polskiej floty handlowej nie przekraczały 10% ogólnych obrotów portów polskich, natomiast w roku 1955 wyniosą ponad 30%, czyli przeszło 3,5 razy więcej. Systematyczne zwiększanie udziału przewozów towarowych naszego handlu zagranicznego własną flotą, pozwoli na stopniową eliminację wpływów kapitału zagranicznego w żegludze. Konsekwentne przeprowadzenie tezy o instrumentalnym charakterze naszej floty handlowej wyraża się w zagęszczeniu i zwiększeniu częstotliwości linii regularnych. Wzrost obrotów handlowych ze Związkiem Radzieckim i Chinami Ludowymi spowoduje coraz intensywniejszy ruch statków oraz zagęszczenie linii regularnych w tym kierunku. Aby sprostać zwiększonym zadaniom transportowym, Polska Flota Handlowa powiększona zostanie w okresie 6-letnim przeszło 3-krotnie. Będzie to flota zmodernizowana i nawskroś nowoczesna. Tonaż nowowybudowany będzie stanowił prawie 3/4 całej floty. Wzrośnie średnia nośność statków i przeciętna szybkość. Modernizacja i zwiększenie wydajności floty, w połączeniu ze skróceniem czasu postoju statków w portach, pozwoli zwiększyć przeciętną ilość rejsów. Dokonana zostanie przebudowa struktury naszej żeglugi drogą powołania do życia całkowicie państwowych, skomercjalizowanych przedsiębiorstw żeglugowych, pracujących na zasadach rozrachunku gospodarczego. Będą one znajdować się pod kierownictwem Centralnego Zarządu Polskiej Marynarki Handlowej. Zerwanie z dotychczasową strukturą Polskiej Marynarki Handlowej pozwoli jej na oderwanie się od międzynarodowego kapitalistycznego rynku frachtowego oraz na wzmożenie walki o coraz niższe koszty własne i o należyty rozwój współzawodnictwa pracy w żegludze.

Coraz liczniej napływają meldunki statków Polskiej Marynarki Handlowej o przedterminowym wykonaniu rocznego planu przewozów. Wśród statków, które plan już wykonały znajduje się s/s „Hel", kursujący na linii regularnej Gdynia—Kopenhaga—Göteborg. Statek ten do dnia 22 września wykonał roczny plan w 144 procentach. Na następnych trzech miejscach uplasowały się statki linii lewantyńskiej (Gdańsk — Durazzo — Burgas — Constanca — Istambuł — Ismir — Bejrut — Haifa — Aleksandria): m/s „Lechistan" — 122 proc., s/s „Olsztyn" — 116 proc., i m/s „Morska Wola" — 113 proc. Ostatnio wykonał również roczny plan przewozów motorowiec linii Gdynia—Antwerpia, m/s „Warmia", osiągając 102 proc.

Polska Flota Handlowa wzbogaciła się ostatnio o nową dużą jednostkę. Jest nią motorowiec drobnicowy „Mikołaj Rej" odkupiony od pewnego norweskiego armatora. Statek ten nazywał się uprzednio „Helgöy" (jeszcze dawniej — „Theodore Roosevelt") i został zbudowany na stoczni Burmeister & Wain w Kopenhadze. Tonaż jego wynosi 5614 BRT oraz 3455 NRT, nośność — 9500 DWT. Wymiary „Mikołaja Reja" są następujące — długość 130 m, szerokość — blisko 17 m, zanurzenie — ponad 8 metrów. Statek posiada dwie śruby i osiąga szybkość 10 węzłów. Sylwetka jego jest niecodzienna, zbliżona do sylwetek bezkominowych duńskich motorowców w rodzaju „Falstria" czy „Fionii". Poniżej podajemy ją — jakkolwiek zastrzegamy sobie pewne niedokładności. „Mikołaj Rej" przeznaczony jest do obsługi linii południowo-amerykańskiej, z której szereg jednostek przeniesionych zostało na doskonale rozwijające się linie — indyjsko-pakistańską i chińską. M. inn. w rejs do Chin Ludowych wyruszył turbinowy drobnicowiec „Pułaski" zaś parowiec „Kościuszko" odpłynie niedługo do Indii.



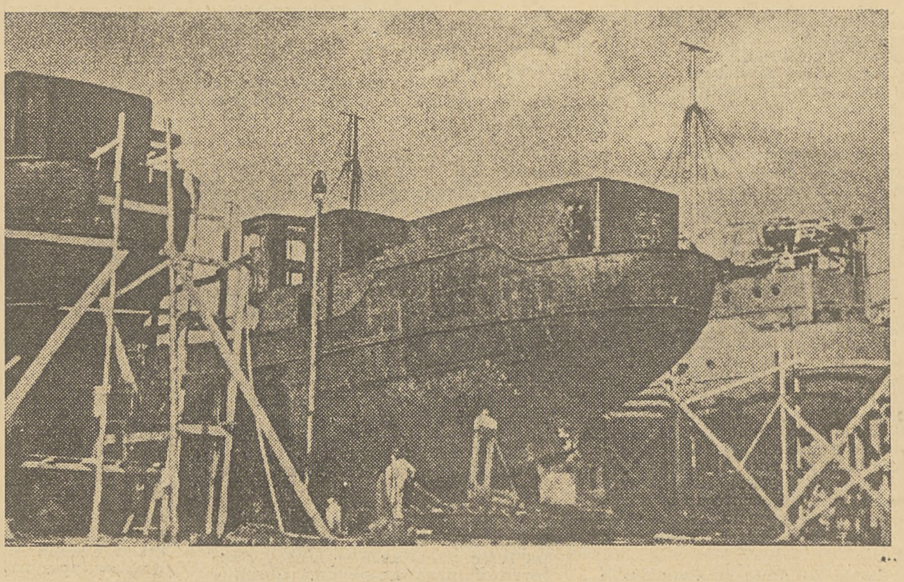
Sylwetka m/s „Mikołaj Rej"

Decyzją Ministra Żeglugi dwa budujące się motorowe zbiornikowce po 11 000 ton — otrzymały nazwy m/t „Tatry" oraz m/t „Beskidy".

RYBACTWO

W zakresie rybołówstwa morskiego plan 6-letni kładzie główny nacisk na wzrost połowów dalekomorskich. W 1955 roku, rybołówstwo pozaoatyckie dostarczy połowę ogólnej ilości ryby, złowionej przez polskich rybaków. Łącznie produkcja polskiego rybołówstwa morskiego wzrośnie w 1955 roku przeszło trzykrotnie pod względem ilościowym oraz czterokrotnie pod względem wartościowym, w porównaniu z wynikami roku 1949. Wzrost połowów będzie spowodowany znaczną rozbudową taboru rybackiego oraz zwiększeniem wydajności połowów na jednostkę łowiącą. Ogólna powierzchnia chłodni rybnych wzrośnie przeszło trzykrotnie. W ramach planu 6-letniego powstanie wielka baza rybacka w Świnoujściu. Pozwoli to już w pierwszych latach planu na całkowite zlikwidowanie przywozu ryb z zagranicy oraz na zwiększenie wywozu, zwłaszcza szlachetnych gatunków ryb. Duży nacisk położony będzie na rozbudowę uspołecznionych przedsiębiorstw połowowych. Przedsiębiorstwa państwowe zostaną skupione w Centralnym Zarządzie Rybołówstwa Morskiego. Sektor kapitalistyczny w rybołówstwie morskim będzie stopniowo eliminowany. Przewiduje się stworzenie warunków w których rybołówstwo drobnotowarowe stopniowo, dobrowolnie będzie się przekształcać w spółdzielnie produkcyjne. Dotyczyć to będzie zwłaszcza rybaków wyspecjalizowanych w rybołówstwie przybrzeżnym i zalewowym. Przy wykonywaniu zadań planu 6-letniego, w rybołówstwie morskim szeroko zastosowane będą nowe metody połowów przemysłowych, oparte na wzorach zaczerpniętych z doświadczeń i osiągnięć Związku Radzieckiego.

Do Zarządu Głównego Zjednoczenia Rybaków Morskich w Gdyni napłynął meldunek o wykonaniu rocznego planu połowów przez kuter „Wsg 30" pod kierownictwem szypra Jana Gabryszaka. Według ostatnich obliczeń jest to 25 kuter indywidualny, który na terenie Morskiego Urzędu Rybackiego w Gdyni, wykonał już swój plan połowów na rok 1950. Ponadto plan roczny wykonało 7 łodzi motorowych i 16 wiosłowych.



W numerze czerwcowym, w artykule „U morskiego sąsiada — za granicą pokoju" pisaliśmy m. inn. o rozwoju rybołówstwa dalekomorskiego w Niemieckiej Republice Demokratycznej. Na zdjęciu — budowa lugrów dalekomorskich na jednej ze stoczni Niemieckiej Republiki Demokratycznej



LIGA MORSKA

SZKOLI MODELARZY

Upalne, duszne południe — w powietrzu wisi burza. Przechodzę kolejowy mostek i wchodzę na teren Ośrodka Wyszkoleniowego Ligi Morskiej w Gdańsku, na Ołowiance. Idę i zastanawiam się jak wykonać powierzone mi zadanie, napisania paru słów o Instruktorskim Kursie Modelarstwa Szkutniczego, który tu właśnie się odbywa.

— Obywatel do kogo i poco? — wyrywa mnie z zamyślenia ostre zapytanie, zadane jednak dziwnie cienkim głosikiem.

Schowany przemyślnie w cieniu budynku ob. Janek ma 12 lat, rozwichrzoną jasną czuprynę i bardzo „służbową" minę a na roboczym marynarskim drelichu — pas, oznakę władzy. Obywatel Janek przyjmuje poważnie do wiadomości moje wyjaśnienie i uprzejmie objaśnia mnie do kogo i gdzie mam się zgłosić; rozstajemy się w całkowitej zgodzie. Wkraczam w królestwo okrętu dla liliputów; na wstępie powitał mnie prawie że dostosowany w skali do niego — jego pierwszy posterunek.

Po wstępnej rozmowie z komendantem kursu — kierownicy wyszkolenia wprowadzają mnie na salę wykładową. Wpadam w nastrój przypominający dziwnie mrowisko. Na dużej sali blisko pięćdziesięciu chłopców piłuje, struże, skleja, maluje — jednym słowem wykonuje tysiące skomplikowanych czynności, których ostatecznym efektem ma być model. Po sali uwijają się instruktorzy — mają pełne ręce roboty. Tu wyjaśnić wątpliwości w planach chłopcu z Augustowa, tam zadecydować jak ma połączyć dwie beleczki Krakowianin, czy Warszawiak — czy można już po raz drugi malować model, wykonywany przez chłopca z Pucka... i tak przez szereg godzin. A nie rzadko instruktor bierze narzędzie do ręki i wykonuje sam trudniejszą cześć, obserwowany bacznie przez kursanta, który potem będzie go naśladował. Wpadam w ten nastrój — miły nastrój wspólnej koleżeńskiej współpracy i jako stary modelarz ja również udzielam rad miłym i przejętym swą pracą chłopcom ze Szczecina i Radomia.

Wachtowy wybija „szklanki" — koniec zajęć! Na nabrzeżu siadają długi Mietek ze Szczecina z krępym Zdzichem z Krakowa — przed nimi Motława i panorama ruin starego Gdańska, w cudnym oświetleniu zachodzącego słońca. Chłopcy jednak nie patrzą dzisiaj na piękno przyrody — mają znacznie ważniejsze zajęcie! Kurs dobiega już końca, trzeba przejść raz jeszcze całokształt tego, o czym dowiedzieli się tutaj. Podobnie jak ta para przyjaciół dyskutują dalsze grupy kursantów; a tematów mają bez liku. O typach budowanych jachtów żeglownych i motorowych, o zaletach i wadach tego czy innego motorka, o tym czy lepszy jest jacht z sztywną czy też ruchomą płetwą sterową, o tysiącu różnych sposobów i sposobików modelarskich...

Niedziela — molo w Sopocie — piękny słoneczny dzień. Chłopcy w granatowych mundurkach z napisem „Liga Morska" na marynarskich czapkach, są „ważni" ale i przejęci. Dziś ich dzień — dzień regat!

Motorówka Ośrodka odbija od mola — po chwili od motorówki odłącza się szereg modeli jachtów i ku chwale wykonawców a podziwowi widzów — żeglują ostro na wiatr. Od pomostu odrywa się śmigły ślizgowiec — motorek lotniczy warczy — ślizgowiec zasłonięty od wiatru przez molo rozwija stosunkowo dużą szybkość — wychodzi za zasłonę, dzielnie walczy z falą — wreszcie staje. Bączek z kursantami zbiera jachty...

Pod koniec trwania Kursu Wydział Wyszkolenia Zarządu Głównego Ligi Morskiej zorganizował na tejże Ołowiance — szereg konferencji programowych. Obradujący modelarze o wieloletnim doświadczeniu i wypróbowani instruktorzy modelarstwa, po wyczerpujących dyskusjach i naradach, we wspólnym kolektywnym wysiłku, rzucili zręby programu szkolenia i zasady organizacji modelarstwa w ramach Ligi Morskiej. Wreszcie wychodzimy z chaosu w którym dotychczas przez tyle lat tkwiliśmy — wreszcie ujednolicony zostanie program i metody szkolenia — na tych samych zasadach prowadzona będzie praca modelarni w Gdyni i Rzeszowie. Uzyskanie kolejno czterech stopni modelarskich: modelarza-szkutnika II i I klasy, przodownika a wreszcie instruktora modelarstwa szkutniczego — pozwoli młodym i starszym amatorom modelarstwa na stopniowe zdobywanie coraz to większego zasobu wiadomości w ich umiłowanym zajęciu.

Mieczysław Boczar

LEKTURA morska

„MORSKA BRAĆ"

W ostatnich miesiącach pojawiło się na półkach księgarskich szereg książek o tematyce morskiej, jednakże żadna z nich nie zasługuje w równej mierze na uwagę, jak wydana niedawno przez „Prasę Wojskową" powieść Aleksandra Zonina) pt. „Morska Brać".*

Duże walory literackie autora, umiejętność swobodnego przeplatania wątku naracyjnego naturalnie brzmiącymi dialogami, doskonałe opisy przyrody i morza, swoboda z jaką traktuje o fachowych i technicznych zagadnieniach wojenno-morskich, a nade wszystko talent z jakim autor kreśli postacie zarówno pierwszo- jak i drugo-planowych bohaterów tej powieści, czynią z niej niecodzienne zjawisko w dziedzinie literatury marynistycznej, a z całą pewnością jedną z najlepszych, jeśli nie najlepszą książkę, której fabuła osnuta została na kanwie wydarzeń minionej, drugiej wojny światowej.

*Akcja „Morskiej Braci" toczy się na Dalekiej Północy, w głównej bazie radzieckiej Floty Północnej oraz na morzu, na pokładach okrętów tej floty: niszczycieli**), okrętów podwodnych i ścigaczy. Czas trwania akcji: rok 1942. Głównymi bohaterami książki są Mikołaj Iliicz Dołganow, wspaniały przykład wyższego oficera marynarki radzieckiej, który łączy w sobie wybitne zdolności operacyjno-taktyczne z talentem dowodzenia oraz umiejętnościami i zamiłowaniami konstrukcyjnymi, i Fiodor Silycz Pietruszenko, as nad asy wśród podwodników, mistrz którego czyny i sukcesy bojowe przez długie lata służyć będą za wzór i przykład do naśladowania, zapisane na trwałe w księdze chwały marynarki ZSRR. Oprócz nich przez karty książki przewija się wielu dalszych przedstawicieli „morskiej braci", od admirała począwszy poprzez kolegów i podwładnych oficerów Dołganowa i Pietruszenki aż do prostych marynarzy. U wszystkich widać tężyznę ciała i wielki hart ducha, sumienność w wykonywaniu powierzonych funkcji, wzorowe koleżeństwo i prostolinijność, zawziętość na wroga i umiłowanie Radzieckiej Ojczyzny. Wszystkie te zalety — obok wad, bo któryż człowiek ich nie ma — znajdują kulminacyjny swój wyraz w ogromnej woli zwycięstwa i wielkim poczuciu obowiązku, spełnianego aż do końca.*

I takim właśnie mocnym akcentem kończy się książka, kiedy spełniając do końca swój obowiązek ginie w walce z przeważającymi silami załoga małego ścigacza, wysadzając go w powietrze by nie wpadł w ręce wroga. Dołganow głęboko przeżywa śmierć swych podwładnych, wśród nich niezrównanego dowódcy ścigaczy, śmiałego „zagończyka" Ignatowa. Ale cały swój ból, cały żal i zawziętość zamyka w ramy spokojnego, beznamiętnego zdawało by się sformułowania, które przecież mówi o wszystkim i za wszystko:



„— Trzeba jak najprędzej doprowadzić okręt do porządku — powiedział Dołganow do torpedysty i nogą wymacał wygięcie poszarpanej przez pocisk platformy.

Torpedysta przechylił się przez burtę i zauważył:

— Spójrzcie, ile tu zadraśnięć.

Pokryty ranami, pociemniały od dymu torpedowiec szedł całą mocą. Woda bulgotała za burtą i zdawało się, że śpiewa ona o nowych wypadkach, o nowych dniach chwały, o morzu na którym żyje i z którym nie potrafi się rozstać marynarz.

— Za trzy tygodnie będziemy znowu gotowi — z przekonaniem powiedział Dołganow."

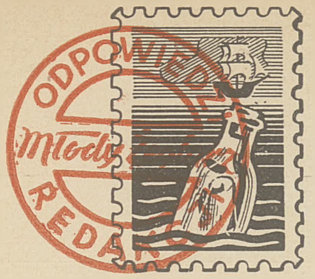
Wprawdzie na tym kończy się książka, jednakże możemy być pewni, że po upływie tych trzech tygodni niszczyciel Dołganowa rzeczywiście był gotów do dalszej akcji i nadal brał udział w zwycięskich operacjach bojowych. A jak brał w nich udział o tym świadczy historia działalności radzieckiej Floty Północnej w następnych, zwycięskich latach 1943—45. Może kto z Czytelników zdziwi się, że fikcyjną fabułę książki wiążemy tak ściśle z rzeczywistymi wydarzeniami historycznymi, jednakże zdziwienie to jest nieuzasadnione. Cała akcja „Morskiej Braci" przedstawiona została na tle autentycznych wydarzeń z historii wojennej Floty Północnej. Wszak Pietruszenko to nikt inny jak Mikołaj Łunin, dowódca okrętu podwodnego „K-21", który storpedował „Tirpitza" (nazywanego w książce „Grossadmiral"), przy czym storpedowanie to zostało w książce wiernie przedstawione. Przecież zatopienie jedną salwą torped trzech hitlerowskich jednostek: transportowca, zbiornikowca i torpedowca, jakie w książce przypisano okrętowi Pietruszenki (dowodzonemu już przez jego następcę), to słynne zwycięstwo kapitana III rangi Szczedrina, o którym słusznie napisano w książce, że „takiej partii nie udało się jeszcze rozegrać ani jednemu dowódcy okrętu podwodnego na Północy".

Oczywiście, nie można utożsamiać wszystkich osób z książki z rzeczywiście istniejącymi, żywymi ludźmi, tak jak trudno przyjąć za pewnik, że Łunin-Pietruszenko rzeczywiście ma żonę Klaudię. Nie znaczy to także, że opisano w książce wszystkie autentyczne wydarzenia z omawianego okresu, jak również, że wszystkie omawiane w książce miały miejsce w rzeczywistości. Pozostaje jednak faktem, że przedstawiono w „Morskiej Braci" szereg ważniejszych operacji radzieckiej Floty Północnej, jak również umożliwiono Czytelnikowi zapoznanie się z wszechstronną działalnością jednostek tej floty, pokazując wiernie trudne warunki klimatyczne, atmosferyczne i nawigacyjne, w jakich na Morzu Barentsa i Białym ona działała. I to jest dodatkowa — poza zaletami literackimi i fachowymi — wartość tej cennej książki.

LECTOR

*) Aleksander Zonin — „Morska Brać". Tłumaczył Marian Bielicki. Wydawnictwo „Prasa Wojskowa", Warszawa 1950. Str. 293. Cena 340 zł.

** w tekście książki niszczyciele są niesłusznie nazywane torpedowcami.



Michał Orłowski, Rybnik. Już wkrótce ukaże się nowy „Informator PCWM", w którym znajdziecie wszelkie aktualne dane dotyczące warunków przyjęcia do szkół morskich w roku 1951. O ukazaniu się „Informatora" powiadomi „Młody Żeglarz". Pozdrowienia.

Kazimierz Chojnowski, Grajewo. Patrz odpowiedź M. Orłowskiemu z Rybnika. Kurs korespondencyjny rozpoczniemy prawdopodobnie od przyszłego numeru. „Dziękuję Ci kapitanie", „Wielkie dni małej floty" oraz „Bitwa o Maltę" są już, niestety, wyczerpane.

Andrzej Maciejewski, Grodzisk Maz. Żądane numery „Młodego Żeglarza" możecie otrzymać wpłacając na konto PKO XI-5494 kwotę zł 90 (trzy numery: styczeń/luty, marzec i kwiecień). Interesująca broszurka o marynarce wojennej ukaże się wkrótce nakładem Ligi Morskiej i Prasy Wojskowej. Poczekajcie trochę. Książkę kapitana Vossa pt. „Łodzią żaglową przez oceany" posiadamy w naszej bibliotece — oczywiście nie zamierzamy jej sprzedawać. O egzemplarzach tej książki — na sprzedaż — nie wiemy. W sprawie nabycia „Meteorologii dla marynarzy" zwróćcie się pod adresem: Witold Zubrzycki, Sopot, Czerwonej Armii 46. Dziękujemy za życzenia.

Artur Danielowski, Mrowo. Wasz list trafił do teczki „Odpowiedzi Redakcji" dopiero po Waszej wizycie. Jesteśmy ciekawi jak załatwiliście swoją sprawę w Centralnym Zarządzie Przemysłu Okrętowego? Czy zdecydowaliście się zostać traserem? Napiszcie do nas parę słów o Waszych planach na przyszłość. A co z obiecanymi egzemplarzami „Die Kriegsmarine"? Pozdrowienia.

Wojciech Chądzyński, Piotrków Tryb. Żądane numery „Mł. Żeglarza" — wysłaliśmy. Na zadane przez Was pytania nie jesteśmy w stanie odpowiedzieć. Dziękujemy za słowa uznania i przesyłamy wzajemne pozdrowienia.

Zbigniew Kadilak, Bydgoszcz. Z przesłanego fragmentu nie skorzystamy jedynie dlatego, iż opóźniony znacznie — wrześniowy numer „Mł. Żeglarza" ukazuje się w chwili powrotu „Daru Pomorza" z rejsu do Odessy. Jak tu pisać teraz o pierwszych chwilach podróży? Prosimy natomiast — jeśli posiadacie — o fragmenty listów kolegi z opisami Odessy oraz części powrotnej rejsu. Postaramy się — zamieścić. Prosimy również o podanie nazwiska kolegi.

Sabina Malinowska, Toruń. Kobiet do Marynarki Wojennej nie przyjmuje się. Radzimy twórczą spokojną pracę — chociażby w charakterze kreślarki. Jeśli chcecie koniecznie pracować na odcinku morskim — zaofiarujcie swoje usługi jako wykwalifikowana kreślarka — Centralnemu Zarządowi Przemysłu Okrętowego. Gdańsk, Jana z Kolna 31.

Bogusław Tyblewski, Warszawa. Jeśli chodzi o plany „Daru Pomorza" to rozporządzamy tylko tymi, które reprodukowane były w 2 n-rze „Żeglarza" z 1948. O ile chcecie — możemy jedynie przesłać Wam odbitkę w większej skali. Co do planów żaglowca z XV—VIII wieku, to owszem posiadamy coś niecoś (np. plany wg których budowany był model, którego fotografię reprodukowaliśmy w 6 n-rze „Młodego Żeglarza" z br.) — ale stanowią one własność biblioteki PCWM i nie bardzo możemy nimi na odległość rozporządzać. Spróbujcie jednak skierować pod adresem PCWM list z prośbą o wypożyczenie na kilka miesięcy np. książki pt. „How to Make Old Time Ship Models" i załączcie zobowiązanie zwrotu z podpisem poświadczonym przez Politechnikę lub miejsce Waszej pracy. Sądzimy, że w ten sposób książkę tę uda Wam się wypożyczyć. Jeśli idzie o Waszą trzecią prośbę — interweniowaliśmy w tej sprawie w PPK „Ruch" Oddział Wojewódzki w Gdańsku, który prowadzi wysyłkę „Mł. Żeglarza" prenumeratorom. Obiecali staranniej pakować numery. Pozdrowienia.

Franciszek Dul, Nisko. Wznawianie książki Olgierda Żukowskiego pt. „Stalowe Rekiny" byłoby nie celowe, gdyż jest ona już przestarzała. Natomiast możemy podzielić się z Wami wiadomością, iż w druku znajduje się cenna książka o okrętach podwodnych napisana przez Jerzego Pertka. Będzie ona nosiła tytuł „Władcy głębin". Fragmenty tej książki drukowaliśmy w poprzednich numerach „Młodego Żeglarza" („Historia podwodnego pływania"). Również artykuł o ratowaniu załóg zatopionych okrętów podwodnych, zamieszczony w bieżącym numerze naszego pisma — jest rozdziałem wspomnianej książki. A zatem — nieco cierpliwości.

Hieronim Lis, Wrocław. Dziękujemy za miły list i słowa uznania. Życzymy Wam powodzenia przy zdobywaniu „starszego żeglarza". Prosimy o dalsze listy i serdecznie Was pozdrawiamy.

Adam Wierzbicki, Cieplice Śląskie. Komplet 12 numerów starego „Żeglarza" oraz żądane numery „Młodego Żeglarza" z br. prześlemy po wpłaceniu przez Was kwoty 350 zł na konto PKO XI-5494 (z zaznaczeniem celu wpłaty), bowiem za zaliczeniem numerów nie wysyłamy. Odpowiadamy Wam tylko na te pytania, na które możemy: m/s „Piłsudski" zatonął w listopadzie 1939 w pobliżu portu Newcastle, zatopiony przez niemiecki okręt podwodny (wg. innych wersji zatonięcie spowodowała mina). Długość „Batorego" wynosi 160 metrów. ORP „Grom" był w swoim czasie największym i najsilniejszym niszczycielem na Bałtyku oraz jednym z największych na świecie.

UWAGA PRENUMERATORZY

Przypominamy, że należność za prenumeratę „Młodego Żeglarza" należy wpłacać najdalej do dnia 20 każdego miesiąca na konto PKO Gdynia XI-5494 podając brzmienie konta: PPK „Ruch" Oddział Wojewódzki w Gdańsku, prenumerata „Młodego Żeglarza". Wpłaty, które będą nadane po dniu 20 każdego miesiąca, będą automatycznie zaliczane na prenumeratę o jeden miesiąc później. Miarodajną jest data stempla pocztowego.

Wszelkie pisma, zamówienia i reklamacje związane z prenumeratą „Młodego Żeglarza" należy kierować pod adresem: PPK „Ruch" Gdańsk-Narwik, Barak 27. Oddział prenumeraty pocztowej.

Warunki prenumeraty pozostają bez zmian tj. roczna prenumerata — 300 zł, półroczna — 150 zł, cena pojedynczego numeru — 30 zł.

W sprawie nabycia numerów „Młodego Żeglarza" z roku 1949 prosimy zwracać się do Komendy Głównej PO „SP", Redakcja Czasopism, Warszawa, ul. Żelazna 56, gdyż PCWM nie posiada tych numerów na składzie.

Wpłaty na 12 zeszytów dawnego „Żeglarza" z roczników 1946—1948 w wysokości 200 zł, — jak również za nr nr „Młodego Żeglarza" ze stycznia-sierpnia 1950 r (po 30 zł za egz.) należy wpłacać podobnie jak i bieżącą prenumeratę na konto XI-5494, zaznaczając wyraźnie cel wpłaty.

SŁOWNICZEK
TERMINOLOGII MORSKIEJ
użytej w treści numeru

AKWEN — inaczej obszar morza (wody), odpowiednik słowa — „teren".

BUKSZPRYT — drzewce poziome lub ukośne osadzone na dziobie żaglowca. Służy do zamocowania sztagów, na których podnosi się przednie żagle.

DOK SUCHY — basen odgrodzony od morza (wody) szczelnymi drzwiami, z którego usuwa się wodę po wprowadzeniu statku, dla dokonania remontu części podwodnej kadłuba.

„GANEK" — drewniana platforma ustawiona na kozłach przy drzwiach krytego wagonu towarowego, tworząca rodzaj prowizorycznej rampy i ułatwiająca wyładunek wzgl. załadunek towaru.

HALSOWAĆ — płynąć na żaglowcu zygzakiem pod wiatr.

HERKULES — bardzo mocna lina konopna lub manilowa posiadająca wewnątrz każdej pokrętki rdzeń z drutu stalowego. Używana najczęściej w rybołówstwie.

KAPITANAT PORTU — władza porządkowa i żeglugowa portu na czele której stoi kapitan portu. Kapitanowi portu podlegają: inspektor nabrzeży, oficerowie portu, piloci, bosmani i strażnicy portowi.

KLUZA KOTWICZNA — mocno okuty otwór w burcie statku, przez który wypuszcza się łańcuch przy kotwiczeniu. Podniesiona patentowa kotwica tkwi trzonem swoim w otworze kluzy kotwicznej.

MAKLER — pośrednik między kapitanem statku a urzędami portowymi w sprawach dotyczących załogi, statku i ładunku.

MESSBOY — chłopak okrętowy obsługujący messę czyli jadalnię na statku.

RENER — lina przy bomie ładunkowym idąca od bębna windy przez blok na końcu bomu do haka na którym podnosimy ciężar.

SZKWAŁ — silne uderzenie wiatru. Występuje przeważnie na czole burzy.

TOPENANTA — ruchoma stalowa lina podtrzymująca koniec bomu ładunkowego, wzgl. bomu żagla skośnego. Za pomocą topenanty możemy regulować wzniesienie końca bomu nad pokładem. Topenantami nazywamy także liny podtrzymujące na rejowcu końce rej.

ROZRYWKI UMYSŁOWE

(red. A. Nowakowski)

ARYTMOGRAF

Po rozwiązaniu klucza pomocniczego wpisać do podanej figury na miejsce poszczególnych liczb odpowiadające im litery i rzędami odczytać rozwiązanie.

Klucz pomocniczy:

12—18—2—12—6—7—19—11 = Radziecki port nad morzem Barentsa

15—13—4—16—10—6 = Jeden z portów polskich

1—18—14—11 = Polski port rybacki

11—17—16—9—17—5—8 = Grupa statków handlowych idąca pod osłoną okrętów wojennych (w liczbie mnogiej)

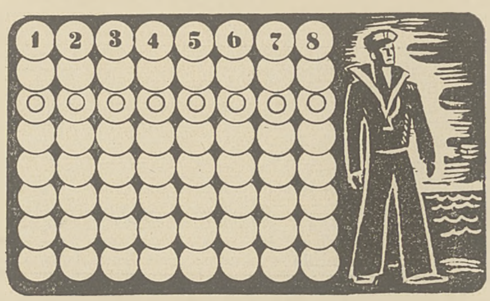
9—21—3—8—20 = Miara szybkości na morzu.



LOGOGRYF

Do podanej figury wpisać pionowo 8 wyrazów ośmioliterowych o poniższych znaczeniach. Trzecie litery tych wyrazów, czytane poziomo, dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1) Stopień oficerski w marynarce; 2) Środkowa reja na maszcie fregaty; 3) Statek wiślany, zazwyczaj bez napędu własnego; 4) Inaczej: rozmieszczać równomiernie w ładowniach towar masowy tak, żeby statek był przepisowo zanurzony i nie miał przechyłu; 5) Inaczej: mierzyć głębokość; 6) Kierunki prostopadłe do kursu statku; 7) Przyrząd umożliwiający zanurzonemu okrętowi podwodnemu obserwowanie powierzchni morza; 8) Wąski pas lądu łączący dwa terytoria.



Rozwiązania zadań nadsyłać należy do dnia 20 października br. pod adresem redakcji z dopiskiem na kopercie „rozrywki umysłowe". Za dobre rozwiązanie przynajmniej jednego z tych zadań, przyznanych zostanie drogą losowania —

5 NAGRÓD KSIĄŻKOWYCH

ROZWIĄZANIE ZADAŃ Z NUMERU 7/8

KOMBINATKA — Rośnie siła Polski Ludowej na morzu. (Wyrazy pomocnicze: admirał, szkuner, jol, topsel, kliwer).

NASZE STOCZNIE MELDUJĄ: — **Budujemy nowe statki.** (Wyrazy pomocnicze: kabina, kausza, Madera, rzutka, majtek, steady, kambuz, szyper, konwój, dżonka, kawior, oceany, busola, sztorm, awaria, zatoka, pokład, kliwer).

Za dobre rozwiązanie zadań z numeru 7/8, nagrody książkowe otrzymują:

1) Janina Jakowska, Poznań, ul. Limanowskiego 12 m 4. 2) Jerzy Różanek, Wołomin k/Warszawy, ul. Lipowa 22 m 4. 3) Tadeusz Weryński, Mielec, ul. Hetmańska 22, woj. rzeszowskie. 4) Marian Hołownia, Jelenia Gora, ul. Zaułek 21. 5) Jan Ołdak, Łódź, Nawrot 2a

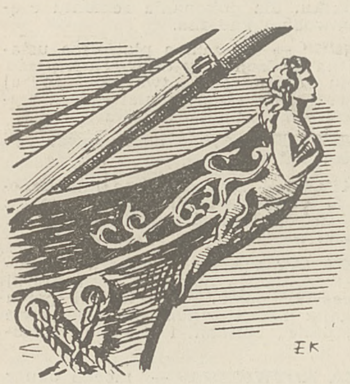
Wydaje: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego.
Redaguje Zespół.
Adres redakcji:
Gdynia, Al. Zjednoczenia 3, tel. 21-84
Adres administracji:
PPK „Ruch", Gdańsk-Narwik, barak 27
Konto PKO: XI-5494.



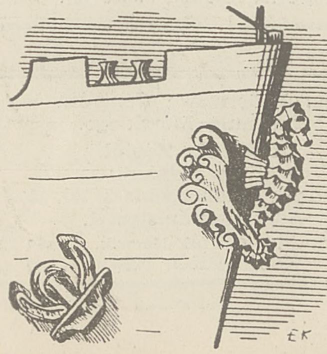
NA TROPIE PIERWSZEJ TORPEDY

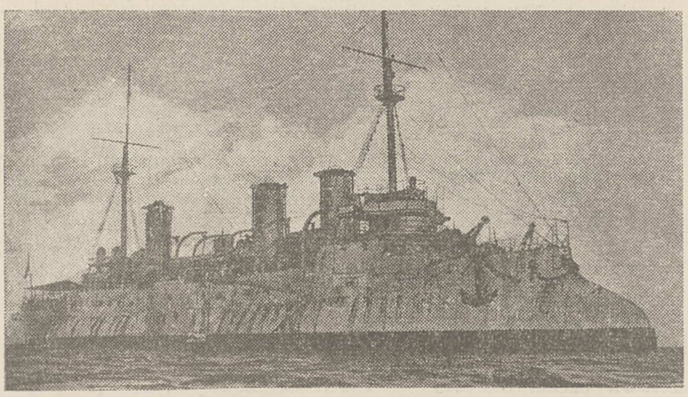
Jedną z najciekawszych i z pewnością najwybitniejszych postaci wśród wynalazców z dziedziny podwodnego pływania jest Jefim Nikonow, którego „skrycie działający okręt" o pół wieku wyprzedza okrzyczanego „Żółwia" Bushnella. Nie wszyscy jednak zapewne wiedzą, że oprócz budowy okrętów podwodnych Nikonow przeprowadzał badania nad skonstruowaniem pocisków, w które by można owe okręty uzbroić. Pociski te, przeznaczone do zatapiania nieprzyjacielskich okrętów w wyniku trafienia ich podwodnej części kadłuba, są pierwowzorami samoporuszających się torped, których budowa zrealizowana została dopiero 150 lat po wynalazkach i pomysłach Nikonowa. Przedwczesna śmierć tego wybitnego wynalazcy, z pochodzenia chłopa z wsi podmoskiewskiej Pokrowskoje, a z zawodu cieśli, uniemożliwiła mu realizację pomysłu wybudowania pierwszych torped.

GALEON



Jedną z najbardziej charakterystycznych ozdób na żaglowcach ubiegłych wieków, stanowiły figury alegoryczne wyrzeźbione u szczytu stewy dziobowej — zwane galeonami. Figury te — nieraz bardzo kunsztowne i piękne poczęły zanikać wraz z ostatnimi żaglowcami i ostatnimi smukłymi, kliprowymi dziobnicami. Zdawać by się mogło, iż przejdą one do historii — tak jak przeszły do niej fregaty, klipry, a nawet nowoczesne żaglowce handlowe. A jednak nie — galeon — piękna ozdoba, stanowiąca symbol wielce czczony przez marynarzy — znów pojawia się na dziobach statków — tym razem nowoczesnych motorowców i parowców. I trzeba powiedzieć, że na stalowym, prostym dziobie — galeon wygląda wcale nie gorzej, niż na dziobie dawnego żaglowca.





PŁYWAJĄCE DZIWOLĄGI (9)

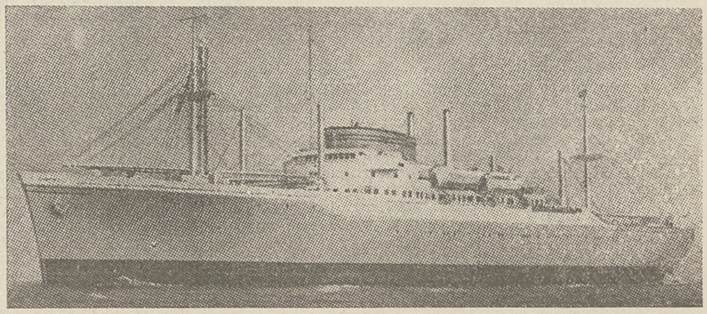
Jednym z bardziej dziwacznych okrętów ostatniego pięćdziesięciolecia był krążownik francuski „d'Entrecasteaux", późniejszy nasz ORP „Bałtyk". Wybudowany w latach 1892-98 na stoczni Chantiers de la Méditerranée w la Seyne okręt ten miał 8 100 ton wyporności i był — jak niemal wszystkie francuskie okręty pancerne owych czasów — niezgrabnym „pudłem" o wysokim, wypukle rozszerzającym się w okolicach linii wodnej kadłubie, na którym spoczywały trzy — w nierównych odstępach zainstalowane — duże kominy. O ile te trzy kominy umożliwić by mogły krążownikowi „d'Entrecasteaux" wstęp do naszej rubryki pt. „kominowe historyjki", to jednak ani te, ani inne z uprzednio wymienionych cech, typowych dla francuskiego budownictwa okrętowego z przełomu XIX wieku, żadną miarą nie wystarczyłyby do zaliczenia omawianego okrętu w skład rodziny pływających dziwadeł. Przyczyna tego wyróżnienia leży gdzie indziej: wybudowany w okresie, w którym kolosalny postęp techniczny i wzrost zasięgu artylerii okrętowej wykluczał już możliwość walki morskiej na małych odległościach, krążownik ten odznaczał się archaicznymi kształtami dziobu. Dziób „d'Entrecasteaux" był mianowicie zbudowany w kształcie potężnej ostrogi, przeznaczonej do taranowania, tj. uderzania w kadłub nieprzyjacielskiego okrętu celem przepołowienia go. Podobny sposób walki stosowany był po raz ostatni w bitwie pod Lissą w 1866 roku, natomiast użycie go w trzydzieści lat później było już nie do pomyślenia, zwłaszcza gdy predystynowany do zastosowania tej taktyki okręt rozwijał nikłą — nawet jak na koniec XIX wieku — szybkość 19 węzłów. Budową okrętu pancernego z ostrogą dali więc jego twórcy świadectwo zastoju i skostnienia francuskiego budownictwa okrętowego, które przecież jeszcze w pierwszej połowie tego wieku wydało szereg udanych okrętów wojennych różnych typów. Tę negatywną ocenę zacofanej koncepcji budowy okrętu, który był przestarzały jeszcze przed spuszczeniem go na wodę, potwierdziły późniejsze dzieje „d'Entrecasteaux", w których trakcie ani razu nie miał on okazji użycia swej olbrzymiej ostrogi, niezwykle szczodrze obitej tak cennym dziś surowcem jak mosiądz.

Jaka była historia tego krążownika pancernego?

Po wejściu z początkiem 1899 roku do służby, krążownik „d'Entrecasteaux" nazwany tak na cześć francuskiego admirała — odkrywcy, (żyjącego na przełomie XVIII stulecia) większą część okresu przedwojennego spędził na wodach Dalekiego Wschodu, po czym wycofany został do rezerwy. Z chwilą wybuchu I Wojny Światowej ponownie wszedł do czynnej służby i działał na Morzu Śródziemnym, odznaczając się podczas obrony Kanału Sueskiego przed Turkami, w lutym 1916 roku. Kilka lat po zakończeniu I Wojny Światowej „d'Entrecasteaux" zakupiony został przez Belgię, jednak gdy plany rozbudowy belgijskiej floty wojennej spaliły na panewce, odstąpiony z powrotem Francji. Uważany już za „szmelc" zakupiony został w roku 1927 przez Polskę, z przeznaczeniem na hulk, czyli pływające koszary. Przedtem już pozbawiony artylerii (2 pojedyncze działa 240 mm i 12 — 140 mm) i maszyn, krążownik „Władysław IV" — tak bowiem pierwotnie go nazwano — wyruszył w podróż do kraju, jednakże zanim zdążono go doholować do Gdyni zmieniono nazwę okrętu na „Bałtyk". Zakotwiczony w Gdyni, „Bałtyk" do chwili wybuchu II Wojny Światowej służył jako okręt-koszary. Mieściło się na nim tzw. Centrum Wyszkolenia Specjalistów Floty. W roku 1942 — równo pół wieku po rozpoczęciu jego budowy — odholowany został przez hitlerowców do Gdańska i tu pocięty na złom.

KOMINOWE HISTORYJKI

Jak wykazały badania, kominy cienkie i wysokie (podobne do kominów z XIX w) są lepsze niż te obecne — niskie. I dlatego też nowoczesny motorowiec „Del Sud" (patrz obok) ma kominy w postaci dwóch cienkich rur ustawionych obok siebie na śródokręciu i przypominających półmaszty. Dobrze, zapytacie, wszak ten statek ma przecież komin — szeroki i niski? Nie, to nie komin — to nadbudówka zbudowana tak, aby go imitowała i aby stało się zadość naszemu wyobrażeniu o sylwetce nowoczesnego statku.





Dyskusja na temat Prawa Drogi

MECHANIZACJA WYŁADUNKU RYB

Transport ryby z łowiska oraz jej wyładunek z kutra, zajmuje wiele czasu i wysiłków rybaków. Dążąc do mechanizacji tych czynności w Związku Radzieckim osiągnięto w tej dziedzinie duże postępy. Złowionej ryby nie wyciąga się na pokład kutra, lecz z sieci przepędza się ją do specjalnie skonstruowanego wora. Następnie wór ten umocowywuje się między dwoma lub pod jedną barką i odholowuje do miejsca odbioru ryby. Na brzegu zainstalowane są specjalne punkty przeładunkowe, zaopatrzone w urządzenia mechaniczne. Mechanizm taki składa się z dużej pompy ssąco-tłoczącej i rurociągu. W zależności od profilu dna, rurociąg nieraz oddalony jest od brzegu o 100 a nawet 140 m. Gdy wór sieciowy pełen ryb (a nieraz w takim worze jest 6 t ładunku) zostaje podholowany do punktu rozładunkowego, do jego wnętrza wpuszcza się końcowy odcinek rury i uruchamia pompę. Pompa ssąco-tłocząca wysysa wodę razem z rybą i tłoczy ją do dalszych rur, którymi ryba wędruje do dużych zbiorników fabrycznych. O ile zachodzi potrzeba, rybę można przepompować wyżej. Zbiorniki takie umieszczone są nieraz na wysokości kilkunastu metrów. Stąd innymi rurami rybę odprowadza się dalej do przetwórni. Taki system przeładunku, który rybacy radzieccy nazywają „wylewaniem ryby" daje olbrzymie oszczędności i znacznie przyśpiesza pracę. Obliczono, że brygada złożona z 12 ludzi zdolna jest rozładować kuter z ładunkiem 100 centnarów śledzi w ciągu godziny, zaś wór sieciowy o pojemności 600 centnarów wypróżniany jest opisaną metodą w ciągu 30 minut.



— Może by tak trochę delikatniej?!

WPW Gd. — 1330 — 10. 50. — 11 500 — W-1-14904